UNIVERSITÉ DE DIJON. — FACULTÉ DE DROIT

DE L'EXPLOITATION

DU RÉSEAU D'ÉTAT EN FRANCE

SON ORIGINE, SON DÉVELOPPEMENT ET SES RÉSULTATS

THÈSE POUR LE DOCTORAT

(SCIENCES POLITIQUES ET ÉCONOMIQUES)

soutenue devant la Faculté de Droit de l'Université de Dijon

Le Samedi 1er Février 1902, à 1 heure 1/2 du soir

PAR

GEORGES SÉMONT

Sous la Présidence de M. TRUCHY, *professeur.*

Suffragants : { MM. VIGNES, *agrégé.*
ALLIX, *agrégé.*

DIJON

TYPOGRAPHIE ET LITHOGRAPHIE BOLE DU CHAUMONT

4, Rue Millotet, 4

1902

CARTE
du Réseau
DES
Chemins de Fer de l'État

Échelle de 1.250000e

Kilomètres 5 0 10 20 30 40 Kilomètres

31 Décembre 1900

Légende

Lignes comprises dans le réseau de l'État { en exploitation : 2916 kilomètres ——— ; en construction ou à construire } 144 kilomètres .....

Lignes comprises dans les réseaux des Compagnies { Orléans +++++++++++++++++++++ ; Ouest ooooooooooooooo }

PARIS
Versailles
Sceaux
Eif
Rambouillet
Limours
Rochefort
Maintenon
Auneau
Alluis
La Loupe
Chartres
Nogent-le-Rotrou
Illiers
Voves
Bonneval
Brou
Authon du Perche
Montmirail
Arrou
Courtalain
Châteaudun
Patay
Le Mans
Thorigné
St Calais
Mondoubleau
Orgé
ORLÉANS
Bessé-s-Braye
Vendôme
Pont de Braye
Montoire-s-le-Loir
La Chartre-s-le-Loir
La Flèche
Château-du-Loir
BLOIS
Segré
Chateaurenault
Château-la-Vallière
Noyant-Méon
Vouvray
TOURS
ANGERS
La Possonnière
Joué-les-Tours
Saumur (P.O.)
Saumur (Etat)
Chalonnes
Thouarcé
Perray Jouannet
Azay-le-Rideau
Chinon
Bauné
Doué-la-Fontaine
Candes St Gilles
Port de Piles
PAIMBŒUF
NANTES
Montreuil-Bellay
Loudun
St Hilaire
Pornic
Noirmoutier
St Brevin
Machecoul
Rosson
Montaigu
Vendée
Evrunes Montagne
Thouars
Argenton
Moncontour de Poitou
Châtellerault
Les Herbiers
Bressuire
Mirebeau en Poitou
Fromentine
Challans
Soullans
Commequiers
Cerizay
Clisson
Nemours le Poitou
Chantonnay
Brem-Bar
Parthenay
Grand-Pont
POITIERS
St Gilles Croix de Vie
La Roche-sur-Yon
St Pardoux en Gâtine
St Benoist
Vouvant
Cezais
Champ-St-Père
Fontenay le Comte
St Maixent
Les Sables d'Olonne
Luçon
La Mothe St Héraye
Vairé
Benet
NIORT
Chiffres
St Gilgueton sur Mer
Marans
Melle
La Pallice
Epannes
I. de Ré
St Martin
LA ROCHELLE
Aigrefeuille
Surgères
Chef-Boutonne
Ruffec
Loulay
Limoges
Tonnay-Charente
Cabariot
St Jean d'Angély
Marbre
St Pierre
I. d'Oléron
Le Chapus
Rochefort
St Savinien
Taillebourg
Saintes
Marennes
La Tremblade
Cognac
Angoulême
Balanzac
Chateauneuf
Royan
Semussac
Pons
Meschers
Jonzac
Barbezieux
Périgueux
Blaye
St Mariens
Cavignac
Marcenais
Coutras
St André de Cubzac
La Grave d'Ambarès
Libourne
BORDEAUX
(St Jean)

DE L'EXPLOITATION

DU

RÉSEAU D'ÉTAT EN FRANCE

SON ORIGINE, SON DÉVELOPPEMENT & SES RÉSULTATS

ERRATA

Page 5, avant-dernière ligne, lire : *de compagnies* au lieu de *des compagnies*.
— 7, ligne 21, lire : *Fourcand* au lieu de : *Fourcaud*.
— 15, tableau, lire : *Marcenais* et *Vendes* au lieu de : *Marcenois* et *Vandes*.
— 22, ligne 19, lire *Saumur* au lieu de *Semur*.
— 40, ligne 3, rétablir le mot : si *l'on* jette.
— 45, ligne 27, lire : s'est *engagé* au lieu de : s'est *engagée*.
— 82, ligne 5, lire : d'après l'*article 3*, au lieu de : *un article*.
— 92, ligne 14, lire : *substitués* au lieu de *substituées*.
— 93, ligne 17, lire : *administration* au lieu de : *aeministration*.
— 93, note, ligne 3, lire : *combinée*, au lieu de : *combiné*.
— 95, ligne 4 : supprimer la virgule après *qui*.
— 95 ligne 14, lire : *1896*, au lieu de : *1876*.
— 96, première ligne, lire : *dans la compagnie* et non *sur la compagnie*.
— 96, ligne 16, lire : *Tours et La Rochelle* au lieu de : *Tours à La Rochelle*.
— 96, ligne 17, lire : *est formée* au lieu de : *est formé*.
— 97, ligne 6, lire : *chauffage* DES VOITURES *de toutes classes*.
— 99, ligne 9, lire : *Nord 2 1/10e* au lieu de *2 6/10e*.
— 113, ligne 11, lire : *dus* et non *dues*.
— 137, titre, lire : *progrès du trafic*.
— 142, note, ajouter une virgule après *reçues*.
— 151 avant-dernière ligne, lire : *durée* au lieu de *distance*.
— 156, 6e avant-dernière ligne, lire : *Orléans* au lieu de : *Oléans*.

UNIVERSITÉ DE DIJON. — FACULTÉ DE DROIT

DE L'EXPLOITATION

DU RÉSEAU D'ÉTAT EN FRANCE

SON ORIGINE, SON DÉVELOPPEMENT ET SES RÉSULTATS

THÈSE POUR LE DOCTORAT

(SCIENCES POLITIQUES ET ÉCONOMIQUES)

soutenue devant la Faculté de Droit de l'Université de Dijon

Le Samedi 1er Février 1902, à 1 heure 1/2 du soir

PAR

GEORGES SÉMONT

ACAD. LUXEMBT MRL

Sous la Présidence de M. TRUCHY, *professeur.*

Suffragants : { MM. VIGNES, *agrégé.*
ALLIX, *agrégé.*

DIJON

TYPOGRAPHIE ET LITHOGRAPHIE BOLE DU CHAUMONT

4, Rue Millotet, 4

1902

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41548218_0027

NOTICE BIBLIOGRAPHIQUE

Audiganne. — Les chemins de fer aujourd'hui et dans cent ans, 2 vol. in-8°.

Bourrat. — Proposition de rachat des compagnies du Midi et de l'Ouest. *J. Officiel.* Documents parlementaires, annexe n° 8015, année 1899, p. 915 et suiv.

Bourrat. — Rapport sur le budget annexe des chemins de fer de l'Etat. *J. Officiel.* Doc. parlementaires, annexe n° 1131.

Bulletin du Ministère des Travaux publics, années 1890 à 1899.

Bulletin statistique des Chemins de fer français, années 1890 à 1899.

Cauwès. — Cours d'économie politique, tome IV, p. 140 et suiv.

Colson. — Transports et tarifs, 1 vol. in-8°, 1890.

Dictionnaire de l'Administration française, par Maurice Bloch.

Duverger. — Le régime des Chemins de fer français.

Economiste français, nos de mars 1880, décembre 1881, novembre 1882, mai 1891, décembre 1896, janvier 1897 et avril 1899.

De la Gournerie. — Etudes économiques sur l'exploitation des Chemins de fer.

Georges Graux. — Les conventions avec les grandes Compagnies. Paris, 1883.

Gruet. — Rapport sur le budget du Ministère des Travaux publics, 1898. *J. Officiel.* Doc. parlementaires, pp. 2121 et suiv.

Guillaumot. — L'organisation des Chemins de fer en France, 1899, 1 vol. in-8°.

Guillemet. — Rapport fait au nom de la Commission du budget sur le budget annexe des Chemins de fer de l'Etat, 1897. *J. Officiel.* Doc. parlementaires, pp. 3121 et suiv.

Jacquemin. — L'exploitation des Chemins de fer par l'Etat.

De Kaufmann. — Die Eisenbahnpolitick Frankreichs. Stuttgard, 1896.

Leroy-Beaulieu. — Traité de la science des finances.

Lois de rachat des 15 juillet 1879; 27 juillet, 4 août 1880; 13 janvier, 24 février, 14 avril, 21, 22 juillet, 3 août, 23 septembre 1881.

Pelletan. — Rapport sur le budget du Ministère des Travaux publics. Annexes. Chambre, pp. 155 et suiv.

Pelletan. — Discours prononcé à la Chambre des Députés, 20 janvier 1891. *J. Officiel*. Débats parlement., p. 112 et suiv.

Picard. — Traité des Chemins de fer, tome I, 1887.

Revue des Deux-Mondes. — N^os^ des 1^er^ novembre 1899 et 1^er^ mai 1893.

Revue des Chemins de fer. — Années 1890 à 1899.

Revue d'Économie politique. — Tome XIV.

Revue politique et parlementaire. — Tomes VIII, XIII, XIV, XVI et XVII.

Salerou. — Le rachat des Chemins de fer et leur exploitation par l'Etat. 1 vol. in-8°, 1900.

Schœller. — Cours de tarifs des Chemins de fer.

Léon Say. — Le rachat des Chemins de fer.

Maurice Sibille. — Rapport fait au nom de la Commission du budget chargée d'examiner le projet de loi portant fixation du budget général de l'exercice 1900. *J. Officiel*, année 1900. Doc. parlem, annexe, n° 1149.

Léon Vacher. — Projet de résolution tendant à la nationalisation des voies ferrées. *J. Officiel*, doc. parlem., année 1899, annexe, n° 83[1].

INTRODUCTION

Il n'est pas de question aujourd'hui plus controversée que celle du régime des chemins de fer ; les solutions les plus diverses lui ont été données, depuis l'exploitation du réseau entier par l'Etat qui est la règle en Allemagne, en Australie, dans l'Afrique du Sud, en Suisse, dans les pays Scandinaves et qui se substitue progressivement au système des compagnies concessionnaires en Russie, jusqu'à la liberté relative de l'industrie des transports adoptée en Angleterre et dans les Etats de l'Amérique du Nord.

En France, les deux modes d'exploitation des voies ferrées, par l'Etat et par l'industrie privée, vivent côte à côte depuis 1878, à l'exemple de ce qui existe en Belgique et en Autriche-Hongrie. Mais une grande partialité et un défaut complet de sincérité ont toujours été apportés dans l'étude comparative des résultats des deux méthodes, les uns ayant une tendance à tout critiquer dans l'administration du réseau de l'Etat, les autres ayant une propension irrésistible à tout y approuver, et il est assez curieux de remarquer qu'adversaires et défenseurs se rencontrent dans tous les rangs, sans distiction d'opinions politiques.

Même les hommes les plus éminents et les plus autorisés n'ont pas su éviter les exagérations dans lesquelles font

tomber les ardeurs de la lutte et la passion dans la discussion. Ainsi, dans un article inséré au *Journal des Economistes* de novembre 1882, M. Léon Say écrivait ce qui suit : « Il est facile de s'assurer aujourd'hui que l'exploitation par l'Etat est une des plus colossales erreurs qu'on ait pu commettre ; l'échec est absolu, irrémédiable, c'est un désastre. En quatre ans, le produit net formant ce que l'on appelle l'ancien réseau d'Etat a diminué de plus de 20 0/0. La proportion de la dépense aux recettes monte d'année en année : de 78.76 0/0 en 1878, elle s'est élevée à 84.63 0/0 en 1881.

M. de Soubeyran renouvelait les mêmes critiques devant la Chambre, lors de la discussion du projet de budget des chemins de fer de l'Etat pour l'exercice 1883.

C'est aussi à la même époque que M. Georges Graux, dans son ouvrage intitulé *Les Conventions avec les grandes Compagnies*, qualifiait l'administration des chemins de l'Etat de système bâtard essayant vainement de concilier deux choses inconciliables, une entreprise industrielle et une administration d'Etat ; il concluait en ces termes à la vente du réseau d'Etat : « On a voulu une expérience, elle est faite. Elle a coûté assez cher ; il faut la payer et en profiter. »

Plus récemment encore, des publicistes ont réclamé la rétrocession de toutes les lignes du réseau de l'Etat à des compagnies en soutenant qu'une administration d'Etat était incapable de bien exploiter les chemins de fer. En 1888, cette campagne trouvait son écho au Parlement où

un groupe de députés composé de MM. Lefèvre-Pontalis, de Soubeyran, d'Aillères, de Maillé, Boucher, Berger, Daynaud, Benazet et Paulmier, déposait, le 23 janvier, un projet de loi (1) tendant à concéder à l'industrie privée les chemins de fer de l'Etat, ceux-ci n'ayant pu constituer un champ d'expérience utile pour les compagnies. Le 19 avril 1888, M. Fairé, rapporteur de la dix-neuvième commission d'initiative parlementaire, demandait la prise en considération de cette proposition, bien que quelques-uns de ses membres eussent fait des réserves sur son principe. Mais des questions plus importantes étant depuis longtemps à l'ordre du jour de la Chambre, celle-ci partit en vacances sans avoir discuté le projet de rétrocession.

A côté de ses détracteurs, le réseau de l'Etat possède aussi de nombreux admirateurs dont le plus connu à l'heure actuelle est M. Bourrat, député de Perpignan, qui, en 1900, dans un rapport volumineux relatif au rachat de quatre des réseaux concédés, soutenait que les chemins de fer de l'Etat ont une supériorité énorme sur les autres et qu'à tous les points de vue ils réalisent la perfection.

Aussi, cette question s'étant trop souvent égarée dans le domaine des exagérations de parti pris, est-il intéressant d'étudier s'il y a lieu d'être satisfait de l'expérimentation faite depuis 23 ans par l'Etat de ses forces et de ses apti-

(1) Documents parlementaires, Chambre ; année 1888, annexe n° 2306.

tudes en matière d'exploitation des voies ferrées. Nous nous abstiendrons donc, dans la comparaison des chiffres et des faits, de toute idée préconçue sur les avantages et les inconvénients de l'un ou de l'autre des deux systèmes si ardemment défendus.

Dans notre travail, nous adopterons le seul plan qui paraisse s'imposer en telle matière, c'est-à-dire qu'après avoir fait connaître la genèse du nouveau réseau, nous examinerons quels sont les principes qui dirigent son administration et si son exploitation technique et commerciale, ainsi que les résultats financiers de sa gestion, plaident en faveur de l'exploitation unique par l'Etat ou s'ils prouvent au contraire la supériorité du régime des compagnies.

Nous dégagerons enfin de cet examen un jugement personnel, éclectique et vraiment impartial.

PREMIÈRE PARTIE

Historique de la formation et du développement du réseau d'Etat.

CHAPITRE PREMIER

Circonstances et débats qui précédèrent le vote de la loi de rachat

La plus grande partie des compagnies secondaires dont les lignes furent rachetées en 1878 avaient été créées pendant les dernières années de l'Empire, quelque temps après les conventions de 1859.

Désirant avant tout éviter la charge de voies ferrées peu productives, les grandes compagnies avaient opposé une résistance très vive à l'extension de leurs réseaux ; la compagnie d'Orléans notamment, avec laquelle l'Etat était entré en négociations en 1862 pour la concession des lignes des Charentes, avait posé des conditions qui n'avaient pas paru acceptables.

Devant cette attitude inflexible, le gouvernement impérial, cédant ainsi à de pressantes sollicitations, consentit à encourager la constitution des compagnies nouvelles telles que celles de la Vendée, des Charentes, des Dom-

bes, d'Orléans à Châlons, de Lille à Valenciennes, de Bressuire à Poitiers, de Saint-Nazaire au Croisic et de Clermont à Tulle (1). Aucune garantie d'intérêt ne leur fut accordée, mais l'Etat leur distribua de larges subventions.

La création de ces chemins de fer répondait au vœu de bien des populations ; la compagnie des Charentes principalement, dont le but était de relier entre eux les ports de l'Océan, satisfaisait à un besoin commercial des plus considérables. Aussi, quand le gouvernement présenta au Corps législatif le projet de concession, M. Alfred Leroux, rapporteur, le signala-t-il à l'attention de cette Assemblée comme méritant toute sa sollicitude.

L'adjudication du réseau des Charentes, la première en date, eut lieu en décembre 1862 ; une compagnie locale se présenta et resta adjudicataire. Cette compagnie, dont la constitution était impatiemment attendue des régions du Sud-Ouest, obtenait une concession montant à 325 kilomètres et qui fut portée en 1868 à 767 kilomètres ; son capital-actions était de 25 millions et son capital-obligations dépassait 125 millions.

Après quelques années d'attente, les résultats ne furent point ceux que l'on espérait et le produit annuel de

(1) A la fin de 1875, il y avait 34 compagnies d'intérêt général ayant un réseau concédé de 3.434 kilomètres, dont 1,804 en exploitation. Le réseau de la Vendée comprenait 494 kilomètres dont la concession fut accordée pour 99 ans à une Société anonyme au capital de 12 millions ; les emprunts effectués par cette compagnie étaient représentés par 68.575 obligations remboursables à 500 francs en 98 ans

15.000 francs par kilomètre que les ingénieurs de l'Etat avaient annoncé comme très probable, fut loin d'être atteint (1).

Serrée d'un côté par la compagnie d'Orléans, de l'autre par l'Ouest, et ne pouvant aboutir à Bordeaux, la compagnie des Charentes s'adressa en 1875 au Ministre des travaux publics, qui était alors M. Caillaux, et lui demanda trois lignes pour qu'il lui fût possible de se joindre au sud avec la compagnie du Midi, à l'est avec l'Orléans et au nord avec la compagnie de l'Ouest. M. Caillaux approuva cette demande et présenta, en novembre 1875, un projet de loi qui concédait les trois lignes réclamées et les reliait aux six lignes de la compagnie des Charentes qui n'étaient pas encore construites, de manière à faire de ces neuf lignes un second réseau spécial d'une étendue de 229 kilomètres en dehors du premier réseau déjà en exploitation. Evaluant la dépense de toutes ces voies ferrées à 65 millions, le Ministre des travaux publics proposait, en outre, d'accorder une subvention de 20 millions.

L'Assemblée nationale examina le projet présenté par le gouvernement, et M. Fourcaud, au nom de la commission élue à cet effet, présenta, à la fin de l'année 1875, un rapport favorable. Mais l'Assemblée nationale se sépara peu de temps après.

---

(1) En 1875, la compagnie des Charentes ne put même pas continuer à servir l'intérêt de ses emprunts et ses recettes fléchirent tellement qu'elles furent de 2 millions inférieures aux dépenses. Les actions étaient tombées de 500 à 300 francs,

L'exploitation des autres petites compagnies rencontrait aussi de graves difficultés et, en 1875, leur situation précaire causait beaucoup d'inquiétude à l'Administration, aux financiers et aux petits capitalistes qui avaient engagé leurs économies dans ces entreprises. Dans tout l'ouest de la France, l'anxiété était grande; l'industrie et le commerce craignaient de voir s'ajourner l'ouverture de voies de communication ardemment désirées depuis plusieurs années, et bien des actionnaires et des obligataires redoutaient la perte d'épargnes péniblement amassées.

L'année suivante, en 1876, presque toutes ces sociétés, après avoir construit et mis en exploitation un peu plus de la moitié des lignes qui leur avaient été confiées, avouaient leur impossibilité soit d'en continuer l'exploitation, soit d'en poursuivre la construction, en un mot de remplir la tâche qui leur était imposée par les actes de concession; quelques-unes sollicitaient même l'intervention des pouvoirs publics.

Seule, la compagnie du Nord, déjà la plus riche et la plus prospère, acheta, sans rien demander à l'Etat, les lignes situées dans son champ d'action.

En présence de cet état de choses, M. Christophle, qui avait succédé à M. Caillaux au ministère des travaux publics, présenta, le 1er août 1876, à la Chambre des députés, un projet de loi ayant pour but d'incorporer les réseaux en souffrance à la compagnie d'Orléans. L'incorporation s'appliquait à 2.527 kilomètres de chemins de fer moyennant une subvention en argent de 60 millions, une

subvention en travaux de 101.720.000 francs et une garantie d'intérêt portant sur un capital de 521.790.000 francs à 5,75 0/0; le total des charges du fait de cette garantie devait donc s'élever à 29.997.158 francs.

La compagnie d'Orléans montra de l'empressement : elle acceptait la charge de 877 kilomètres en construction ou à construire et offrait de rembourser aux compagnies intéressées les « dépenses utiles », c'est-à-dire les frais effectifs de premier établissement et d'outillage et les intérêts payés pendant la période de construction.

Soumis à l'examen d'une commission parlementaire de 22 membres, présidée par M. Waddington, le projet de loi du 1er août 1876 fut l'objet d'une étude longue et approfondie, à la suite de laquelle la commission, écartant l'idée de rétrocessions et de cessions nouvelles à la compagnie d'Orléans, concluait au rejet des propositions du gouvernement qu'elle jugeait trop onéreuses pour l'Etat et formulait, à cette occasion, des critiques très vives contre les grandes compagnies, leur reprochant leurs résistances au développement du réseau, leurs tendances à subordonner l'intérêt public à l'intérêt privé, la confusion et l'arbitraire de leurs tarifs (1). Elle préférait à la fusion deman-

(1) Quelques passages du rapport de M. Waddington furent combattus avec ardeur en dehors du Parlement. Une brochure, *les Chemins de fer devant le Parlement*, attribuée à M. Delombre, alors rédacteur au *Temps* et devenu ministre en 1838 sous le ministère Dupuy, a résumé tous les arguments présentés contre le rapport.

dée par le Ministre des travaux publics, le rachat par l'Etat des compagnies secondaires du Sud-Ouest et leur exploitation par des compagnies fermières. Repoussant d'une façon absolue l'exploitation directe par l'Etat, toutes ses préférences étaient pour le système de l'affermage, parce qu'il laissait au ministre le droit de reviser les tarifs et de fixer les conditions du transport, ne donnant au fermier que le soin des détails de la gestion financière et commerciale.

La commission, comme consécration et comme conclusion de ses études, présentait donc à la Chambre un projet de résolution ainsi conçu : « Le Ministre des travaux publics est invité à déposer dans le plus bref délai une proposition de loi ayant pour objet d'assurer le service des lignes comprises dans la convention et de celles qui les complètent, soit par la constitution de réseaux distincts et indépendants, soit au moyen du rachat par l'Etat et de l'exploitation par des compagnies fermières, en appliquant comme base du rachat les dispositions de l'article 12 de la loi du 23 mai 1874, conformément à l'avis adopté par le Conseil d'Etat dans les séances des 20 et 21 décembre 1876. Le Ministre tiendra compte du double devoir qui incombe à l'Etat d'assurer à l'avenir la construction et l'exploitation des lignes reconnues nécessaires et de faire disparaître les inégalités et l'arbitraire des tarifs. »

A la Chambre, le débat fut très ardent et la discussion du rapport de M. Waddington dura plusieurs jours; les attaques les plus vives furent portées à la tribune contre

le régime des grandes compagnies. Une proposition de rachat général des chemins de fer fut même énergiquement défendue par MM. Lecesne, Bethmont et Wilson. M. Allain Targé, qui prit une large part dans la discussion, combattit le système des compagnies fermières du type hollandais, que louait avec enthousiasme tout un groupe nombreux de députés, et critiqua sévèrement le rapport de la commission.

Le 22 mars 1877, après sept séances de délibération, la Chambre, n'acceptant pas le projet du gouvernement considéré comme trop onéreux pour les finances de l'Etat, adoptait un amendement présenté par M. Allain-Targé et aux termes duquel le Ministre des travaux publics était invité à racheter, pour le compte de l'Etat, les lignes qu'il proposait de céder à la compagnie d'Orléans. En voici d'ailleurs le texte :

« 1° Application au rachat des lignes qui cesseraient d'être exploitées par leurs premiers concessionnaires des dispositions de la loi du 23 mars 1874, c'est-à-dire rachat au prix réel, déduction faite des subventions primitivement accordées pour la construction ;

« 2° Concentration de toutes les lignes à grand trafic d'une même région sous une même administration, de telle sorte qu'il ne puisse s'établir, aux dépens de l'Etat, une concurrence ruineuse pour le Trésor public, pour les exploitants et bientôt pour les populations elles-mêmes, entre les lignes subventionnées par l'Etat ;

« 3° Etablissement de garanties sérieuses et de règlements qui assurent à l'Etat l'exercice permanent de son autorité sur les tarifs et sur le trafic, et qui offrent aux intéressés les moyens de faire parvenir officiellement à l'administration leurs réclamations.

« 4° Réserve absolue du droit de l'Etat d'ordonner, à toute époque, et sans atteindre la situation financière réservée par les contrats, la construction des lignes nouvelles qu'il jugera nécessaire de joindre au réseau de la région ;

« 5° Pour le cas où la compagnie d'Orléans refuserait de traiter sur les bases qui viennent d'être indiquées, constitution d'un septième grand réseau de l'Ouest et du Sud-Ouest, exploité par l'Etat. »

Cet amendement constituait un véritable programme indiquant les bases sur lesquelles il devait être procédé au rachat des lignes dont l'exploitation était compromise, stipulant les conditions que devrait accepter une compagnie pour obtenir la concession de ces lignes et enfin prévoyant la création d'un septième réseau d'Etat.

A la suite du vote émis le 22 mars 1877, M. Christophle s'engagea dans la voie tracée par la Chambre. Il entra en pourparlers avec huit compagnies secondaires d'intérêt général et d'intérêt local de la région du centre et du sud-ouest, et signa avec elles huit conventions provisoires portant rachat de leurs lignes par l'Etat. La première de ces conventions, en date du 31 mars 1877, fut conclue avec la compagnie des Charentes, et la

huitième, en date du 28 avril, avec la compagnie d'Orléans à Châlons.

Après que M. Christophle eut quitté le ministère des travaux publics, son successeur, M. Paris, signa, le 22 mai 1877, une neuvième convention avec le syndic de la faillite de la compagnie de la Vendée et, le 12 juin, la dixième et dernière convention avec le syndic de la faillite de la compagnie d'Orléans à Rouen.

Toutes ces conventions devaient, sous peine de nullité, être approuvées définitivement par la loi dans le délai d'un an à partir de leurs dates respectives.

Tableau des lignes rachetées

DATE DES CONVENTIONS	NOMS DES CONCESSIONNAIRES
31 Mars 1877.....	Compagnie des Charentes.
—	— —
—	— —
—	— —
—	— —
—	— —
—	— —
—	— —
31 Mars 1877.....	Cie de Poitiers à Saumur (intérêt local).
16 Avril 1877.....	Cie de Tulle à Clermont (intérêt local).
19 Avril 1877.....	Cie de Maine-et-Loire et Nantes —
21 Avril 1877.....	Cie de Bressuire à Poitiers.
26 Avril 1877.....	Cie des Chemins de fer Nantais (intérêt local)
28 Avril 1877.....	Cie de St-Nazaire au Croisic.
28 Avril 1877.....	Cie d'Orléans à Châlons.
22 Mai 1877.....	Cie de la Vendée.
12 Juin 1877.....	Cie d'Orléans à Rouen.
—	—
—	—
—	—

et dates des conventions

LIGNES EN EXPLOITATION	LIGNES A CONSTRUIRE	Observations
La Roche-sr-Yon à La Rochelle	Nontron à Angoulême.	
Rochefort à Saintes.	Libourne à Marcenois.	
Saintes à Coutras.	Taillebourg à St-Jean-d'Angély.	
Saintes à Angoulême.	St-Jean-d'Angély à Niort.	
Angoulême à Limoges.	Tonnay-Charente à Marennes.	
Blaye à Saint-Mariens.	Niort à Ruffec.	
La Rochelle à Rochefort.	Confolens à Exideuil.	
Bordeaux à La Sauve.		
Neuville à Saumur.		
	Clermont à Tulle et d'Eygurande à Vondes.	
Montreuil-Bellay à Angers.	Thouarcé à Chalonnes.	
Neuville à Poitiers.	Bressuire à Neuville.	
Nantes à Paimbeuf et à Pornic.	Machecoul à La Roche-sur-Yon et em-	
Nantes à Machecoul.	branchement sur Croix-de-Vie.	
	Saint-Nazaire au Croisic.	
Orléans à Châlons.		
Sables-d'Olonne à Tours.	Joué à Montluçon et Ussiers à Lavaud-Franche.	Ce qui faillit
Orléans à Chartres.	Patay à Nogent-le-Rotrou.	Ce qui faillit
Chartres à Saint-Georges.	Brou à Savigny.	
Chartres à Brou.	Evreux-Ville à Evreux-Navarre.	
Chartres à Auneau.		

Aux termes de l'amendement voté par la Chambre, nous savons que, conformément aux dispositions de la loi de 1874 (1), le prix du rachat à rembourser aux compagnies devait avoir pour base le coût réel de premier établissement, déduction faite des subventions reçues par elles de l'Etat ou des départements. Pour établir ce prix, une commission arbitrale fut choisie dans les premiers jours d'avril 1877, d'un commun accord entre M. Christophle et les compagnies. Cette commission, chargée d'estimer les lignes et de statuer « définitivement et sans appel », était composée de trois membres, tous d'une grande compétence et d'une autorité indiscutable; elle comprenait M. Reynaud, inspecteur général des ponts et chaussées, nommé par le gouvernement, M. Varroy, sénateur, ingénieur en chef des ponts et chaussées, mandataire des compagnies, et M. de Maisonneuve, inspecteur général des finances, désigné comme tiers arbitre.

Les compagnies, lorsqu'elles se présentèrent devant la commission, firent des demandes qui parurent exagérées, et les arbitres furent tous d'accord pour trouver la somme de 625 millions exorbitante et comme ne s'appliquant pas à des dépenses suffisamment justifiées. Ils rendirent une sentence pour chacune des dix compagnies et fixèrent le prix réel de leurs lignes, capital et intérêts, à 512 mil-

(1) Cette loi de 1874 portait extension de diverses concessions et réservait à l'Etat le droit de rachat au prix réel de premier établissement dans le cas où il jugerait bon de reprendre aux compagnies leurs voies ferrées.

lions, dont 234 pour les travaux à exécuter et 278 environ pour les voies en exploitation (1), ce qui portait le kilomètre à un peu moins de 200.000 francs, matériel compris, pour une longueur de 2.620 kilomètres.

Les travaux dont l'achèvement était réservé aux anciennes compagnies furent estimés à 67 millions, et les dépenses que devait faire directement l'Etat pour terminer ou construire les autres lignes rachetées étaient évaluées au chiffre de 167 millions.

Enfin, pour dégager l'Etat de toute responsabilité au sujet de l'exécution des décisions arbitrales, la clause suivante fut insérée dans les conventions : « La compagnie demeure chargée de faire entre les ayants droit la distribution du prix de rachat sans que l'Etat ait à intervenir dans cette rétribution. »

Ces sentences furent soumises, par les administrateurs qui avaient signé les conventions, à l'approbation des assemblées d'actionnaires, excepté pour les chemins de fer

---

(1) Le prix du rachat des lignes en exploitation fut fixé aux chiffres suivants :

1° Vendée	36.380.898
2° Nantais	13.557.150
3° Charentes	113.765.390
4° Maine-et-Loire et Nantes	10.793.827
5° Clermont à Tulle	11.000.000
6° Bressuire à Poitiers	1.728.000
7° Orléans à Rouen	27.784.600
8° Orléans à Châlons	47.324.880
9° Poitiers à Saumur	16.949.540
10° Saint-Nazaire au Croisic	5.169.430
Total	278.183.675

de la Vendée et pour ceux d'Orléans à Rouen qui, étant déclarés en faillite, eurent pour représentants les syndics dûment autorisés. Pour les autres lignes, sept sentences arbitrales furent ratifiées sans aucune observation et se trouvèrent ainsi revêtues de la légalité qui pouvait leur manquer. Seuls, les actionnaires de la compagnie des Charentes, réunis en assemblée générale en septembre 1877, informèrent la commission, par l'intermédiaire de leurs délégués, qu'ils considéraient comme illégale et comme nulle la convention passée entre leurs administrateurs et le Ministre des travaux publics ; ils la déclarèrent même injuste parce qu'elle retranchait du compte de premier établissement le loyer des capitaux employés pendant la période de construction. Sans contester le droit de l'Etat de racheter les chemins de fer des Charentes, ils se bornèrent à prendre acte des conventions et chargèrent leurs mandataires de chercher à obtenir de meilleures conditions.

Réunis de nouveau le 13 avril 1878, les actionnaires nommèrent six commissaires dont la mission fut à peu près la même que celle dont les administrateurs avaient été investis en septembre 1877. Mais, dans la suite, voyant que le gouvernement était bien décidé à ne pas faire de nouvelle concession, ils se résolurent enfin à accepter le compromis.

Les événements politiques du mois de mai 1877, qui suspendirent pendant assez longtemps les affaires du pays, ne permirent pas de donner aux conventions et aux senten-

ces arbitrales la suite urgente que comportait la situation très embarrassée des compagnies rachetées. Ce n'est que le 4 décembre de la même année que M. Bethmont, député, prit l'initiative d'une proposition de loi que le nouveau ministère s'empressa de s'approprier, en déposant, le 12 janvier 1878, le projet ayant pour but le rachat par l'Etat des six compagnies secondaires d'intérêt général et des quatre compagnies d'intérêt local énumérées plus haut.

La Chambre, déclarant l'urgence, nomma immédiatement une commission, dont le rapporteur fut M. Sadi-Carnot, et dès le 15 mars la loi de rachat venait en discussion au Palais-Bourbon où de nombreux orateurs prirent part aux débats.

M. Cunéo d'Ornano, dans un long discours, combattit le projet et fit le procès de l'exploitation directe par l'Etat ; il s'attacha à démontrer combien avait été désastreuse la tentative faite en 1849 lorsque les chemins de fer de Paris à Lyon et de Chartres à Versailles, par suite de la déchéance des concessionnaires qui s'étaient trouvés dans l'impossibité de satisfaire à leurs engagements, furent administrés par l'Etat. Il demanda en conséquence l'ajournement de la proposition soumise aux délibérations du Parlement ; mais 317 voix contre 155 refusèrent leur adhésion à cette motion.

Le Ministre des travaux publics, M. de Freycinet, succéda à la tribune à M. Cunéo d'Ornano et s'efforça de faire comprendre aux députés que le système proposé par le gouvernement était le seul moyen d'assurer au public la

continuité du service sur les lignes en souffrance, attendu qu'elles étaient d'un intérêt général incontestable et qu'elles traversaient 25 départements.

Se laissant convaincre par le Ministre, la Chambre des députés vota l'ensemble du projet, le 16 mars, par 339 voix contre 89.

Deux jours après, le 18 mars 1878, M. de Freycinet présentait au Sénat le texte de loi adopté par la Chambre. En présence de la nécessité d'une prompte solution, l'urgence fut déclarée et la commission élue se mit aussitôt à l'œuvre. Plusieurs de ses membres, MM. Buffet, de Ventavon, Bocher et Caillaux contestèrent la validité des sentences arbitrales, étant d'avis qu'il n'était pas admissible de faire voter par le Parlement une loi dont la validité était subordonnée à la ratification d'une assemblée d'actionnaires et qu'il était nécessaire que cette ratification précédât la présentation aux Chambres de tout projet relatif au rachat.

Le Ministre des travaux publics, appelé dans le sein de la commission et interpellé sur cette question, répondit qu'il avait pris conseil auprès de jurisconsultes distingués qui ne mettaient pas en doute la validité des conventions conclues entre ses prédécesseurs et les délégués du conseil d'administration de la compagnie des Charentes et que la non-ratification préalable des actionnaires de cette compagnie ne constituait pas un obstacle à l'adoption de la loi qui ne serait d'ailleurs mise en vigueur qu'après cette approbation.

D'autres voyaient dans le rachat un précédent funeste et craignaient que le Ministre ne fût assailli plus tard par une foule de demandes venant de tous les départements, qu'il ne sût résister et qu'enfin les finances de l'Etat ne devinssent gravement compromises.

Les mêmes critiques, les mêmes objections furent formulées devant le Sénat, les 10 et 11 mai 1878, lorsque la haute assemblée eut à se prononcer sur le rachat. M. Hubert-Delisle, entre autres, s'exprima en ces termes : « Après ce qui s'est passé, après les exemples d'autrefois, je demande si un gouvernement pourrait être assez imprévoyant pour tenter encore l'exploitation par l'Etat. Le gouvernement qui rachèterait des lignes en détresse, en souffrance, en faillite même, serait insensé, car tous les ans il ne communiquerait aux pouvoirs publics que les déficits d'exploitations désastreuses. L'exploitation par l'Etat, personne ne la veut, personne ne la désire. » (1)

Répondant à ses adversaires, M. de Freycinet fit remarquer que le projet de loi présenté au Sénat avait été ratifié à la Chambre par une majorité immense, qu'il était voulu par les 25 départements intéressés et par l'opinion publique qui était lassée, fatiguée de ces discussions incessantes sur les chemins de fer des Charentes et de la Vendée, de ces affaires malheureuses encombrant le Parlement depuis 10 ans. « L'opinion publique, disait-il en terminant, veut

(1) *Journal officiel.* — Sénat. Débats parlementaires. — Séance du 11 mai 1878. (Pages 5119 et suivantes).

qu'on en finisse une bonne fois avec les compagnies des Charentes et de la Vendée. » (1)

Enfin, le 11 mai 1878, le Ministre des travaux publics ralliait, comme devant la Chambre, une majorité imposante : 189 voix contre 76 confirmaient les décisions votées déjà le 16 mars, et quelques jours après, le 18 mai, la loi était promulguée.

En résumé, venir en aide à des sociétés fondées avec l'épargne populaire, favoriser le commerce et l'industrie et assurer l'achèvement d'œuvres d'intérêt général, telles sont les considérations dont s'inspira l'Etat pour prendre ainsi à sa charge 2,620 kilomètres de voies ferrées.

Sur ces 2,620 kilomètres, 1,523 seulement étaient déjà en exploitation et douze lignes sur quarante, représentant 638 kilomètres, avaient été exclusivement établies en vue d'un service d'intérêt local à faible trafic et à vitesse réduite. Ce sont les suivantes : Chartres à Brou (37 kilom.), Chartres à Orléans (75 kilom.), Chartres à Auneau (22 kilom.), Poitiers à Semur (103 kilom.), Montreuil-Bellay à Angers (64 kilom.), Perret-Jouannet à Chalonnes (26 kil.), Pons à Royan et à la Grève (69 kilom.), Nantes à la Roche-sur-Yon (110 kilom.), Sainte-Pazanne à Pornic et à Paimbeuf (56 kilom.), Commequiers à Saint-Gilles-Croix-de-Vié (13 kil.), Château-du-Loir à Saint-Calais (45 kil.), Châteauneuf à Barbezieux (18 kilom.)

Le tableau suivant contient l'énumération des lignes

(1) *Journal officiel.* — Sénat. Débats parlementaires. — Séance du 11 mai 1878. (Pages 5149 et suivantes).

exploitées et des lignes en construction ou à construire au moment de la prise de possession par l'Etat.

LIGNES EXPLOITÉES au 1er Juillet 1878	LONGUEUR	LIGNES EN CONSTRUCTION ou à construire	LONGUEUR
La Roche-sur-Yon à La Rochelle	103 kil.	Saint-Jean-d'Angély à Niort	48 kil.
Rochefort à Saintes	45	Elbeuf à Rouen	23
Saintes à Coutras	99	Joué à Châteauroux	111
Saintes à Angoulême	78	Le Quéroy à Nontron	33
Angoulême à Limoges	122	Clermont à Tulle, avec embranchement d'Eygurande à Vendes	225
Blaye à Saint-Mariens	25	Machecoul à La Roche-sur-Yon	83
La Rochelle à Rochefort	29	Saint-Nazaire au Croisic	33
Bordeaux à La Sauve	27	Châteauroux à Montluçon	102
Les Sables-d'Olonne à Tours	245	Neuville à Bressuire	74
Poitiers à Neuville	12	Patay à Nogent-le-Rotrou	86
Orléans à Châlons	274	Brou à Bessé	59
Orléans à Chartres	72	Niort à Rufféc	76
Chartres à Auneau	22	Evreux-Ville à Evreux-Navarre	5
Chartres à Brou	36	Faye à Chalonnes	30
Chartres à Saint-Georges	50	Confolens à Exideuil	17
Neuville à Saumur	86	Libourne à Marcenais	19
Montreuil-Bellay à Angers	63	Jonction des gares de Nantes	4
Nantes à Painbeuf, Pornic et Machecoul	96	Urciers à Lavaud-Franche	37
Taillebourg à Saint-Jean-d'Angély	18	Tonnay-Charente à Marennes et au Chapus	31
		Embranchement du port de Luçon, du port de Morans et de l'Houmeau	4
TOTAL	1523 kil.	TOTAL	1099 kil.

Deux décrets, en date du 25 mai 1878, organisaient les services et fixaient les règles applicables à la perception des recettes et au paiement des dépenses.

Enfin une loi du 11 juin, afin de pourvoir aux dépenses des chemins de fer de l'Etat, créait un nouveau type de rente : le 3 0/0 amortissable en 75 ans, dont le produit devait servir : 1° à concurrence de 270 millions, à payer l'indemnité aux compagnies ; 2° à concurrence de 60 millions, à régler les travaux d'achèvement des lignes reprises par l'Etat ; 3° et à concurrence d'un million, à faire face à l'insuffisance éventuelle de l'exploitation provisoire des lignes.

CHAPITRE II

Caractère de la loi du 18 mai 1878

Le réseau de l'Etat n'a pas été créé dans le but nettement déterminé de faire l'essai d'un mode d'exploitation nouveau et d'appliquer des idées qui étaient restées jusqu'alors dans le domaine de la spéculation. Il ne doit son existence qu'à des circonstances purement fortuites. Ni le législateur ni le gouvernement ne désiraient une exploitation permanente et définitive par l'Etat du réseau racheté et il suffit de se reporter aux travaux préparatoires pour constater que l'opinion du plus grand nombre était hostile à ce système.

C'est ainsi que les membres de la commission du Sénat votèrent la résolution suivante : « La commission, à l'unanimité, est opposée à l'exploitation par l'Etat d'une manière définitive des lignes rachetées ; mais cette question n'est pas posée par le projet de loi : il ne s'agit que d'une *exploitation provisoire*, en attendant que le gouvernement ait pu trouver une combinaison définitive sur laquelle les Chambres auront à statuer ».

M. le Ministre des travaux publics, appelé dans le sein de cette commission, répondit « qu'il n'aurait rien de plus pressé que de rétrocéder ces lignes dès qu'il pourrait le faire d'une manière avantageuse pour l'Etat » et le rap-

porteur mentionnait en ces termes l'opinion de ses collègues : « Le Sénat est opposé en principe à l'exploitation des chemins de fer par l'Etat d'une manière permanente et il recherchera immédiatement les moyens de donner satisfaction à cette opinion. »

La grande majorité de la Chambre Haute préférait l'une des trois combinaisons suivantes : ou bien constitution d'un septième réseau concédé, ou rétrocession des lignes rachetées aux compagnies de l'Ouest et d'Orléans, ou bien location des mêmes lignes à des compagnies fermières payant une redevance à l'Etat et chargées de l'entretien de la voie, des gares et du matériel roulant.

Aussi l'accord s'établit-il entre le gouvernement et les Chambres pour admettre purement et simplement le rachat sans statuer sur le sort ultérieurement réservé aux lignes rachetées et en laissant la porte ouverte à toutes propositions et à toutes négociations.

L'expression de ce sentiment général se trouve traduite dans l'article 4 de la loi de 1878, ainsi conçu : « En attendant qu'il soit statué sur les bases définitives du régime auquel seront soumis les chemins de fer dont l'article 2 de la présente loi règle la reprise par l'Etat, le ministre assurera l'*exploitation provisoire* de ces lignes, à l'aide de tels moyens qu'il jugera le moins onéreux pour le Trésor. Des décrets détermineront les conditions dans lesquelles s'effectueront les recettes et les dépenses de l'*exploitation provisoire* et le mode suivant lequel elles seront justifiées. »

Le texte du rapport adressé par M. de Freycinet au

Président de la République et qui précède les deux décrets du 25 mai 1878, n'est pas moins explicite. Après avoir cité l'article 4 de la loi du 18 mai et l'objet des décrets soumis à la signature du chef de l'Etat, le Ministre continue en ces termes : « Le point de vue auquel nous nous sommes placés, mon collègue des finances et moi, a été de créer un état provisoire qui pût durer ou prendre fin à la volonté du Parlement, sans apporter aucune perturbation ni dans l'ensemble des services publics, ni dans l'intérieur même du service à constituer... Par la combinaison que nous avons adoptée et qui se trouve développée dans les décrets, *nous croyons avoir rendu possible à chaque instant la transformation que le législateur a entendu réserver*..... Nous espérons ainsi avoir résolu le problème de rendre insensible pour le public la transmission qui va s'opérer dans les lignes rachetées, *comme celle qui s'opérera plus tard quand elles feront retour à l'industrie privée*. »

Les Chambres votèrent donc le rachat, non avec la préméditation de constituer un réseau exploité par l'Etat, mais avec l'intention de confier à celui-ci le soin de liquider la situation commerciale des compagnies en détresse, comme un syndic dans une faillite.

Une autre preuve irréfutable de l'intention du législateur de substituer à l'exploitation par l'Etat du réseau des compagnies rachetées l'exploitation par les compagnies, se rencontre même dans les conventions passées, en 1883, entre le Ministre des travaux publics et les compagnies

d'Orléans et de l'Ouest. La première de ces conventions, en date du 28 juin, porte, en son article 16, que « la compagnie d'Orléans concède à l'administration des chemins de fer de l'Etat *et à celles qui lui seraient substituées* la faculté d'établir jusqu'à Paris les tarifs des voyageurs et des marchandises en provenance ou à destination de son réseau »; puis, après avoir réglé le partage du trafic entre les lignes du réseau d'Etat et celles de la compagnie d'Orléans, le même article termine par cette phrase : « Le Ministre des travaux publics, de son côté, au nom de l'Etat, prend l'engagement de suivre les mêmes règles et de les imposer *aux entreprises qui pourraient être ultérieurement substituées à l'administration des chemins de fer de l'Etat.* »

L'article 16 de la convention du 17 juillet 1883 avec la compagnie de l'Ouest est rédigé d'une façon absolument identique. Nous examinerons plus loin quelle a été l'influence de cet état d'esprit sur l'administration du nouveau réseau.

CHAPITRE III

Grandes modifications apportées à la structure du réseau d'Etat par les conventions de 1883 et les actes postérieurs.

SECTION I. — *Modifications résultant des Conventions de 1883*

§ 1. — *Négociations préliminaires.*

Le réseau de l'Etat, tel qu'il avait été constitué par la loi de 1878, ne pouvait offrir que de graves difficultés d'exploitation. Il était composé, en effet, de lignes indépendantes les unes des autres, sans aucun lien entre elles, coupées, tronçonnées, inachevées, éparses dans les champs d'action des grandes compagnies, sans débouché aucun sur un centre important, exposées de la part des compagnies à des tarifs de concurrence et sans les éléments, sans même la lointaine espérance d'un trafic rémunérateur.

Dès le début, les pouvoirs publics comprirent si bien qu'un tel ensemble de voies ferrées, ayant pris naissance dans des conditions aussi défectueuses, ne pouvait produire aucun bénéfice, qu'une loi ouvrit même un crédit de un million pour combler le déficit éventuel des six derniers mois de l'année 1878.

Bien avant 1883, le gouvernement pensa que tout était à coordonner dans un tel chaos et le 10 mai 1878, lorsque le Sénat discutait la loi dont le Ministre des travaux publics

sollicitait le vote, M. de Freycinet émit cette idée : « Pour faire un septième réseau entre les compagnies de l'Ouest et d'Orléans, il faudrait faire des échanges de lignes entre ces compagnies et celles qu'on rachète. Il faudrait prendre à l'Ouest certaines lignes et lui en donner certaines autres ; il faudrait faire aussi des échanges avec l'Orléans ; en un mot il faudrait découper entre ces deux réseaux une zone indépendante. »

Le 27 mars 1879, à la suite d'une proposition d'initiative parlementaire de M. Jean David, une commission de 33 membres fut constituée pour étudier la question du régime des chemins de fer. La première œuvre de cette commission fut un rapport de M. Wilson sur le rachat par l'Etat de la compagnie d'Orléans, parce qu'elle étranglait de toutes parts le réseau de l'Etat et qu'elle l'empêchait d'avoir accès à Bordeaux et à Paris.

S'inspirant de certaines considérations développées dans le rapport de M. Wilson, M. Varroy, ministre des travaux publics, déposait sur le bureau de la Chambre, le 12 février 1880, non point un projet de rachat total, mais un projet de rachat partiel du réseau d'Orléans : la région du Sud-Ouest était divisée en deux zones, dont l'une, comprise dans le triangle Tours-Nantes-Bordeaux, était attribuée à l'Etat et l'autre, à l'Orléans. Mais, au nom de la commission des trente-trois, M. Baïhaut, se rangeant ainsi à l'opinion de M. Wilson qui réclamait le rachat total de la compagnie d'Orléans, concluait au rejet de la proposition Varroy.

Non découragé par l'échec de sa tentative et voulant mettre un terme au manque de cohésion des lignes rachetées en 1878, le Ministre des travaux publics, le 22 mai 1882, saisit de nouveau le Parlement d'un projet de convention portant échange de lignes entre l'Orléans et l'Etat, de manière à consolider la situation de ce dernier réseau. Cette fois encore, l'œuvre de M. Varroy ne trouva pas grâce devant la commission des chemins de fer.

Le même débat reprit sans succès à l'occasion du projet de loi portant fixation du budget général de l'exercice 1883.

Enfin, dans le courant de l'année 1883, le nouveau ministre, M. Raynal, négocia avec les grandes compagnies des conventions restées célèbres et les fit approuver par les Chambres.

En même temps que l'Etat obtenait certaines promesses pour l'amélioration des tarifs des compagnies et voyait sa part dans leurs bénéfices futurs s'accroître de la moitié aux deux tiers, son réseau entrait enfin en possession de la portion de territoire comprise entre l'Océan et les grandes lignes de Nantes à Tours et de Tours à Bordeaux.

C'est donc en 1883 que le réseau d'Etat a commencé la seconde période de son existence, desservant une région bien définie et formant un ensemble compact.

Avant d'entrer dans le détail des importantes modifications apportées à la constitution du réseau de l'Etat par les conventions de 1883, signalons la loi du 27 juillet 1880 en

vertu de laquelle était rachetée à la compagnie de la Seudre, au prix de 7.195.862 francs, la ligne en construction de Pons à la Tremblade avec embranchement de Saujon sur Royan, d'une longueur de 69 kilomètres.

§ II. — *Énumération des lignes échangées*

Les lignes provenant du rachat de 1878 et qui ont été cédées aux grandes compagnies en 1883, avaient une longueur totale de 1.371 kilomètres. En voici l'énumération complète :

A) A été cédée à la compagnie de l'Est, la ligne de Sens à Troyes et à Châlons.	158	kilomètres
B) A été cédée à la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, la ligne de Montargis à Sens	62	—
C) A été cédée à la compagnie de l'Ouest, la ligne de Rouen à Chartres.	156	—
D) Ont été cédées à la compagnie d'Orléans :		
1° La ligne de Bordeaux à la Sauve.	27	—
2° La ligne d'Angoulême à Limoges, avec embranchement sur Nontron.	160	—
Total à reporter . . .	563	kilomètres

Report . . .	563	kilomètres
3° La ligne de Clermont à Tulle, avec embranchement sur Vendes	221	—
4° La ligne d'Orléans à Montargis	73	—
5° La ligne de Saint-Nazaire au Croisic et à Guérande . . .	33	—
6° La ligne de Tours à Montluçon (par Châteauroux) . . .	248	—
7° La ligne de Limoges à Maymac	99	—
8° La ligne de Périgueux à Ribérac	37	—
9° La ligne de Limoges au Dorat	56	—
10° La ligne de Saillat à Bussière-Galant	44	—
Total général. . .	1.371	kilomètres

§ III. — *Convention du 28 juin 1883 avec la compagnie d'Orléans*

La compagnie d'Orléans recevait à elle seule 995 kilomètres de lignes et l'article 2 de la convention du 28 juin stipulait que toutes ces voies ferrées seraient remises sans matériel roulant ni approvisionnements.

Il incombait donc aux compagnies concessionnaires la charge de les munir de tout ce qui était nécessaire à leur exploitation. L'Etat, de son côté, avait à pourvoir à certains travaux de parachèvement pour la réception de ces lignes dans les gares de jonction.

En échange des 995 kilomètres dont la compagnie d'Orléans voyait s'agrandir sa concession, le Ministre des travaux publics lui reprenait, au nom de l'Etat, les lignes de :

Nantes à La Roche-sur-Yon	77	kilomètres
Niort à la Possonnière	187	—
Château-du-Loir à Saint-Calais. . . .	45	
Saint-Benoit à La Rochelle et à Rochefort.	136	—
Total. . .	445	kilomètres

La compagnie devait livrer ces lignes dans le délai de trois mois après l'approbation législative, avec le mobilier et l'outillage qui en dépendaient, mais sans matériel roulant ni approvisionnements.

L'Etat livrait donc à l'Orléans 995 kilomètres contre 445, mais l'échange se faisait sans qu'il fût question du prix d'établissement des uns et des autres; il était seulement convenu que, pendant un certain nombre d'années, on tiendrait compte des produits des deux groupes de lignes.

En effet, aux termes de l'article 5 de la convention du 28 juin 1883, celle des deux entreprises de chemins de fer

qui aurait abandonné les lignes les plus productives, recevrait de l'autre, pendant les premières années, c'est-à-dire pendant la période qui devait avoir pour terme la cinquième année après l'achèvement du groupe c'd par l'Etat (ou plus exactement de la ligne de Tours à Montluçon), la différence entre les produits nets des lignes qu'elle avait perdues et de celles qu'elle avait acquises.

Cette période une fois écoulée, on établirait les revenus moyens des deux groupes, revenus dont la différence serait versée dans la suite à titre d'annuités par celle des entreprises qui avait livré les chemins les plus pauvres. Voici le texte même qui consacre cette solution :

« Pour fixer le prix des lignes échangées en vertu des articles 1 et 2, on relèvera, pendant les cinq années d'exploitation qui suivront l'achèvement de la ligne de Tours à Montluçon et à Lavaud-Franche, d'une part, les produits nets réalisés, pendant les mêmes années, sur les lignes cédées par la compagnie, d'autre part les produits nets réalisés sur les lignes cédées par l'Etat.

« Si les lignes cédées par l'Etat donnent un produit net supérieur à celui des lignes qu'il aura reçues en échange, la compagnie sera tenue de verser au Trésor, jusqu'à l'expiration de sa concession, une annuité égale à la différence entre les produits nets constatés. Si la différence des produits nets est en faveur des lignes cédées par les compagnies, l'annuité sera due par l'Etat à la compagnie. »

Mais comme des deux côtés on aurait pu réduire à un

chiffre très bas les recettes des voies ferrées qui étaient l'objet de cette disposition, il fut établi par l'article 5 *in fine* de la convention, que les produits nets ne pourraient être calculés à un chiffre inférieur à celui qui avait été constaté en 1882 pour les lignes déjà ouvertes à cette époque. Cette règle devait s'appliquer aussi bien pour la fixation de l'annuité définitive que pour celle de la première période.

Cette stipulation était tout à l'avantage de la compagnie d'Orléans parce que l'Etat livrait un certain nombre de lignes qui n'étaient pas encore construites ou dont il n'existait que des tronçons et pour lesquelles la clause de l'article 5 était vaine, tandis que l'Orléans livrait des lignes en plein rapport.

Dans ces conditions, le groupe cédé par la compagnie ayant donné, en 1883, un produit net moyen supérieur de 2.923.900 francs à celui du groupe cédé par l'Etat, cette dernière administration devait verser une soulte d'égale importance.

Dans la suite, l'accord s'étant fait entre les parties contractantes sur les bases spécialement désignées par l'article 5, le montant exact de l'annuité représentative de la soulte due à la compagnie d'Orléans devait figurer au budget des travaux publics de chaque année pour une somme de 2.200.000 francs. Nous verrons plus loin les difficultés qu'a fait naître cette soulte au sujet du calcul du capital d'établissement des chemins de fer de l'Etat.

§ IV. — *Convention du 17 juillet 1883 avec la compagnie de l'Ouest*

La compagnie de l'Ouest, en échange des 156 kilomètres qu'elle recevait de l'Etat, accordait le droit à l'administration des chemins de fer de l'Etat de faire circuler ses trains entre Chartres et Paris aux conditions suivantes fixées par l'article 17 de la convention : paiement à la compagnie, pour toute rétribution, d'un péage égal aux quatre dixièmes de la recette brute réalisée sur le parcours de cette ligne.

Mais l'Etat était affranchi de toute redevance pour loyer et frais d'exploitation dans les gares de Chartres et de Paris-Montparnasse. Dans l'une et l'autre de ces deux gares, chaque administration devait pourvoir elle-même à son service dans des locaux différents.

Dans la seconde partie de notre travail, en parlant des résultats financiers de l'exploitation du réseau d'Etat, nous étudierons, avec les arrangements de 1886 de l'Etat avec l'Ouest et l'Orléans, la question de l'itinéraire légal traitée dans les articles 16 des deux conventions du 28 juin et du 17 juillet 1883.

Section II. — *Modifications du réseau postérieures aux conventions de 1883.*

Nous venons de voir que l'année 1883 marque une date mémorable dans la formation du réseau de l'Etat, ayant

mis un terme à l'enchevêtrement de ses lignes avec celles de la compagnie d'Orléans. Désormais, toutes les voies ferrées situées à l'est de la direction de Paris à Bordeaux étaient attribuées à cette compagnie tandis qu'on lui reprenait celles qu'elle tenait de ses contrats antérieurs dans le triangle qui, ayant son sommet à Tours, s'étend entre l'Océan et la ligne de Tours à Bordeaux.

Bien délimités, les chemins de fer de l'Etat pouvaient poursuivre dans de meilleures conditions l'expérience en cours depuis cinq ans. Mais les conventions de 1883 n'avaient pas donné à notre réseau une artère principale à long parcours, ayant accès sur deux centres importants.

C'est seulement en 1886, par l'ouverture des lignes de Cavignac à Cubzac (17 kilom.), de Cubzac à la Grave d'Ambarès (5 kilom.) et de Château-du-Loir à Saumur (74 kilom.), avec raccordement des gares de Saumur-Etat et Saumur-Orléans, que l'Etat, si l'on compte les 88 kilom. de parcours commun avec l'Ouest qui séparent Paris de Chartres, fut mis en possession d'une ligne continue de Paris à Bordeaux, longue de 618 kilomètres, dont le principal effet fut de détourner à son profit, au détriment de la compagnie voisine, une partie importante du trafic entre Paris et les gares situées à l'ouest de la ligne préexistante de Paris à Bordeaux, viâ Tours et Angoulême (1).

(1) Depuis 1887, des trains rapides franchissent en neuf heures la distance de Paris à Bordeaux, toute sur l'Etat.

Cette modification a eu pour conséquence d'accroître de 7 millions en deux ans, de 1886 à 1888, la recette brute réalisée sur le réseau d'Etat.

Enfin, depuis 1886, par la construction de nouveaux tronçons d'une étendue supérieure à 450 kilomètres et en les soudant peu à peu les uns aux autres, le réseau de l'Etat est arrivé à desservir tous les centres importants (Tours, Poitiers, Nantes, La Rochelle, Rochefort et Bordeaux) compris dans son champ d'action.

Aujourd'hui le septième réseau est donc constitué et il comprenait, au 31 décembre 1900 (1), 2,916 kilomètres en exploitation. Mais sur cette longueur l'Etat a 135 kilomètres de parcours commun (1) avec les compagnies du Midi, d'Orléans et de l'Ouest (dont 91 avec cette dernière).

Il est indispensable, sous peine de fausser les résultats kilométriques, de comprendre l'étendue de ces troncs communs dans la longueur totale exploitée par les chemins de fer de l'Etat, parce que les recettes et les dépenses de ces sections empruntées aux compagnies entrent nécessairement dans les résultats généraux de l'exploitation et

---

(1) Les compagnies dont le réseau est le moins étendu, après celui de l'Etat, sont celles du Nord (3,850 kilom.) et du Midi (3,568 kilom.)

(2) Troncs communs à Nantes, à Angers, à Châteaudun, à Poitiers et Saint-Benoit, à Châteaurenault et Tours, à Libourne, à Châtellerault, à Saumur, à Voves, à Château-du-Loir, à Ruffec, à Blois, à Vendôme, à Coutras, à Orléans, à Bordeaux, à Chartres et à Paris. (Tableau statistique publié, en 1900, par le ministère des travaux publics sur les chemins de fer français).

dans le calcul du rapport pour cent des dépenses aux recettes.

En résumé, si j'on jette les yeux sur la carte des chemins de fer français, on voit que le réseau d'Etat forme actuellement un tout compact et bien délimité, un ensemble de lignes toutes rattachées les unes aux autres. Grâce à cette structure, il se rapproche un peu de nos grandes compagnies, mais bien des causes d'infériorité irrémédiable et que nous examinerons plus tard écartent toute assimilation complète.

Terminons en signalant la grande analogie entre l'histoire des chemins de fer de l'Etat en France et en Autriche, où il a fallu aussi autoriser l'Etat à exploiter, en 1868 d'abord, en 1877 et en 1881 ensuite, diverses lignes dont la situation financière était des plus mauvaises. L'évolution vers l'exploitation par l'Etat a donc eu le même point de départ dans les deux pays.

A l'heure actuelle, un peu plus des trois cinquièmes du réseau autrichien se trouvent administrés par l'Etat.

CHAPITRE IV

Projets tendant à compléter le réseau d'Etat

La première partie de notre étude serait incomplète si nous ne mentionnions pas les projets déposés ces dernières années devant les Chambres pour compléter le réseau d'Etat.

Le plus important, le seul que nous allons examiner, a été présenté le 5 décembre 1898 (1) par un groupe de 205 députés. Voici un court aperçu du rapport de M. Lhopiteau, qui précède la proposition de loi :

Après avoir constaté l'existence et l'incontestable utilité du réseau d'Etat, le député de Chartres le trouve incomplet et pas assez indépendant.

« Alors que le Nord, l'Est, l'Orléans, l'Ouest et le Lyon ont leur libre entrée à Paris, l'Etat, dit le rapporteur, attend à la porte, à 88 kilomètres; il a son point terminus à Chartres, et s'il arrive à Paris, c'est comme tributaire de l'Ouest, dont il emprunte les rails moyennant le paiement d'un péage assez lourd. D'ailleurs, sur toute la longueur de ce parcours de 88 kilomètres, les trains de l'Etat ne peuvent prendre aucun trafic. Ils traversent sans arrêt et sans profit la grande et la petite banlieue de Paris,

(1) *Journal Officiel*, Documents parlementaires, Chambre, Annexe n° 474, — année 1898.

c'est-à-dire les sous les plus fructueux à l'exploitation pour tous les autres réseaux. Il est temps de donner au réseau d'Etat son indépendance, et c'est l'objet de la présente loi. »

M. Lheureux examine ensuite les différents projets conçus par l'administration des chemins de fer de l'Etat pour établir une nouvelle ligne de Paris à Chartres. Le premier, appelé l'Arrivée, parce qu'il est le moins coûteux, part de Chartres vers Gallardon, pénètre dans le département de Seine-et-Oise à Méré, passe à Saint-Arnoult, Rochefort, Limours, Gometz-la-Ville et Gif, puis atteint le département de la Seine près de Sceaux pour s'infléchir ensuite vers l'Ouest jusqu'à la rencontre de la ligne de Paris à Versailles, qu'il emprunte à la compagnie de l'Ouest pour arriver à la gare Montparnasse.

La dépense de cette nouvelle artère serait de 24 millions. Il y serait pourvu au moyen d'un emprunt dont le taux d'intérêt ne pourrait pas dépasser 3 fr., et qui serait amortissable, — dans une période de 75 ans au maximum, les premiers termes de l'emprunt [illegible] annuité des chemins de fer de l'Etat et prélevés sur les ressources générales de ce budget.

Le rapporteur évalue à 1,500,000 francs les recettes brutes que produirait cette ligne nouvelle, mais il en déduit 1,200,000 francs à titre de frais d'exploitation et de dépenses supplémentaires à raison du transport des marchandises qui emprunteraient actuellement les réseaux de l'ouest et d'Orléans.

Quant aux économies réalisées, elles s'élèveraient à 2.150.000 francs, et les sommes versées annuellement par les chemins de fer de l'Etat au Trésor s'accroîtraient, d'après M. Lhopiteau, de 2.400.000 francs, en partie au grand détriment de l'Ouest, dont la ligne de Paris à Chartres se trouverait avoir un parcours supérieur (de 5 kilomètres) à celui de la ligne de l'Etat.

APPENDICE

Tramways de la Vendée

L'administration des chemins de fer de l'Etat est chargée aussi de la construction et de l'exploitation des tramways de la Vendée, dont les opérations, distinctes de celles du réseau d'Etat, sont centralisées dans un compte spécial ouvert à la Caisse des Dépôts et Consignations.

Bien que les comptes de construction et d'exploitation soient présentés distinctement dans le compte d'administration des chemins de fer de l'Etat, ces tramways restent soumis au même contrôle technique et financier que les lignes du réseau d'Etat.

ANNEXE A LA PREMIÈRE PARTIE

Evaluation du capital d'établissement du réseau d'Etat

Une question très controversée est celle de savoir ce qu'a coûté exactement le réseau d'Etat; aujourd'hui encore l'entente est loin d'être faite sur l'importance du capital qu'il représente. Les évaluations en ont été portées, soit à des sommes exagérées, par les adversaires de l'exploitation d'Etat, soit à des sommes très faibles, par les partisans de ce système.

Même les rapporteurs successifs du budget annexe des chemins de fer de l'Etat, quoique généralement favorables au septième réseau, ont été rarement d'accord sur le chiffre des dépenses d'établissement et de rachat, et leurs estimations ont beaucoup varié.

Ainsi, en 1886, M. Cavaignac portait à 830 millions le coût des lignes en exploitation à la fin de 1883, ne tenant aucun compte des modifications résultant des conventions de la même année, et mettant en totalité à la charge du réseau les 101.867.715 francs de subventions allouées par l'Etat aux concessionnaires primitifs, sans faire la ventilation entre les lignes définitivement incorporées au réseau et celles qui en furent détachées en 1883; sur ce chef seulement l'erreur était, en chiffres ronds, de 50 millions.

L'année suivante, M. Prevet arrivait à la somme plus élevée de 850 millions ; mais M. Baïhaut, en 1888, M. Terrier en 1889, M. Pelletan en 1890 et M. Guillemet en 1893, trouvant ces totaux trop élevés, les ont rectifiés, de telle sorte qu'au 21 décembre 1893, M. Guillemet obtenait un total de 769 millions auquel M. Chevalier, en 1895, ajoutait 60 millions, représentant le capital de l'annuité que l'Etat, par la convention du 28 juin 1883, s'était obligé à verser à la compagnie d'Orléans.

Plus tard, M. Gruet reprenait le calcul de cette évaluation et la fixait à 744 millions au 31 décembre 1894.

Enfin, ces dernières années, en 1898 et en 1899, MM. Sibille et Bourrat ramenaient les estimations de leurs prédécesseurs à 600 et quelques millions.

Les résultats auxquels on est arrivé en recherchant quel est le capital effectivement engagé dans le réseau d'Etat présentent donc de graves divergences. Toutefois la question n'est pas aussi complexe qu'elle paraît l'être et il ne subsiste aucune hésitation sur le prix des quatre cinquièmes de ce réseau.

La discussion se trouve limitée au seul point de savoir si, d'une part, il faut compter dans le coût réel d'établissement du réseau les dépenses faites pour les lignes cédées à la compagnie d'Orléans en 1883, et, d'autre part, si l'on doit faire entrer dans le compte du capital les 60 millions que représente, à 4,5 %, l'annuité de 2.200.000 francs que l'Etat s'est engagée à verser à la même compagnie. En d'autres termes, les lignes cédées par l'Orléans ayant

coûté 218 millions et les lignes cédées par l'Etat 101 millions, il s'agit de décider si la différence entre ces deux groupes, soit 117 millions, doit grossir, avec les 60 millions cités plus haut, le prix réel des chemins de fer actuellement exploités par l'Etat.

De nombreux économistes, parmi lesquels MM. Félix Roussel, Berthélemy, Georges Michel et Paul Beauregard, soutiennent qu'il faut porter au solde débiteur du réseau d'Etat les 218 millions que lui ont coûté les lignes cédées à l'Orléans et non pas leur substituer les 101 millions dépensés par cette compagnie pour celles qu'il a reçues en échange. Selon ces auteurs, il faut en outre ajouter à ces 218 millions le montant capitalisé de l'annuité de 2.200.000 francs.

Voici d'ailleurs comment M. Beauregard (1) s'exprimait, le 19 décembre 1899, à l'occasion de la discussion devant la Chambre du budget du réseau d'Etat : « L'Etat, si « vous allez au fond des choses, a des lignes qui lui ont « coûté bel et bien 218 millions. Considérez en effet com- « ment il a eu ces lignes! Il avait construit des lignes « pour 218 millions, il les échange contre d'autres : donc « ces autres lui ont coûté ce qu'il a payé pour cons- « truire les premières, celles qu'il a données en échange : « 218 millions. »

La thèse adverse a eu, elle aussi, bien des défenseurs parmi lesquels il faut citer M. Colson et la plupart des

(1) *Journal des Transports*, n° du 23 décembre 1899, page 625.

rapporteurs du budget annexe des chemins de fer de l'Etat. D'après cette seconde opinion, il ne faut pas compter, dans le prix d'établissement du réseau d'Etat, les dépenses faites pour les lignes cédées à l'Orléans : « Le bon sens, dit M. Gruet, dans son rapport fait, en 1898, au nom de la commission du budget, sur les chemins de fer de l'Etat, se refuse à en imputer la charge à un réseau auquel ces lignes n'appartiennent plus. Pour former le capital réel d'établissement du réseau d'Etat il faut s'en tenir exclusivement au prix d'achat et au coût des lignes qui le composent, c'est-à-dire grouper les sommes dépensées sur ces lignes soit par l'Etat, soit par la compagnie d'Orléans, soit par les localités ».

M. Colson (1), d'une grande compétence en matière de chemins de fer, émet le même avis dans son ouvrage intitulé : *Les Chemins de fer et le Budget*, et se prononce ainsi au sujet de la soulte annuelle que verse l'Etat à l'Orléans : « On ne saurait, sans double emploi, ajouter au capital d'établissement, comme on l'a fait parfois, le capital correspondant à l'annuité que l'Etat paye à la compagnie d'Orléans à titre de soulte d'échange, puisque cette soulte constitue précisément, avec le produit net des lignes appartenant jadis à l'Etat et cédées aux compagnies, le revenu tiré par-celles-ci des 101 millions qu'elle a dépensés et qui sont déjà entrés dans notre compte. »

Cette dernière théorie nous paraît plus admissible que

(1) *Les chemins de fer et le budget*, page 174.

la première, avec laquelle on arrive à porter à 278 (218+60) millions environ le prix de lignes qui n'en ont coûté que 101 à construire ; c'est donc sur elle qu'il faut se baser pour déterminer la somme exacte des capitaux engagés par l'Etat pour l'établissement de son réseau. Ajoutons d'ailleurs que le *Bulletin statistique des chemins de fer français,* organe du ministère des travaux publics, s'est rangé à cet avis.

Pour déterminer le coût réel des lignes de l'Etat, nous diviserons celles-ci en deux groupes, le premier comprenant les lignes qui n'ont jamais cessé d'appartenir à l'Etat, soit rachetées en 1878, soit construites depuis, et le second comprenant les lignes cédées en 1883 par la compagnie d'Orléans. Nous ferons ensuite le total des chiffres afférents à ces deux groupes.

Au 31 décembre 1898 (1), la longueur des voies ferrées exploitées entrant dans le premier groupe était de 2,240 kilomètres, non compris les 130 kilomètres de parcours communs. Les subventions payées pour ces lignes par l'Etat aux anciennes compagnies atteignaient 52,327,660 fr. qui, ajoutés aux 15,153,183 fr. de subventions locales, donnaient un total de 67,480,849 fr., soit 30,125 fr. par kilomètre ; leur prix de rachat et les dépenses de construction, de parachèvement et complémentaires auxquelles elles ont donné lieu s'élevaient à 475,245,748 francs, non

(1) *Bulletin statistique des chemins de fer français.* — Année 1898, pages 45 et suivantes.

compris le matériel roulant qui valait à lui seul la somme de 99,285,000 francs sur laquelle 33 millions représentaient la valeur du matériel cédé à l'Etat en 1878. En ajoutant l'un à l'autre ces deux nombres (475,245,748 + 99,285,000), on obtient un total de 574,530,748 fr., soit une moyenne de 256,487 francs par kilomètre. En 1898, les charges d'intérêt et d'amortissement de ces capitaux, calculées à 4.50 0/0, étaient donc de 25.853,884 francs, mais le produit net du groupe de lignes que nous examinons n'ayant pas dépassé 11,189,000 fr., la différence entre ces chiffres, soit 14,064,877 fr., constituait les insuffisances à couvrir par le Trésor.

Passons maintenant aux 449 kilomètres cédés en 1883 par la compagnie d'Orléans à l'Etat ; ils ont coûté 104,993,100 fr., comprenant 4,009,110 fr. de subventions locales, 38,000 fr. payés par l'Etat, et 100,946,000 fr. de dépenses faites par la compagnie, soit une moyenne de 237,000 fr. par kilomètre. Les dépenses de parachèvement et complémentaires, effectuées dans la suite sur ces lignes, y compris l'achat de matériel roulant, atteignaient 33,878,890 fr. en 1898, ou 76,476 fr. par kilom. Quant aux charges d'intérêt et d'amortissement des capitaux réellement engagés par l'Etat, c'est-à-dire de ces 33,878,890 francs, elles n'étaient que de 1,524,550 fr., et contrairement à ce que nous avons constaté pour le groupe précédent, il restait au bénéfice de l'Etat une somme de 1,125,276 francs, le produit net des 449 kilomètres que nous considérons ayant été de 2,649,826 francs.

Il nous reste enfin à réunir les éléments de chacune des deux catégories de lignes que nous venons d'examiner. Il résulte de cette opération :

1° Que les subventions de l'Etat ont été de 52.365.666 f

2° Que les dépenses de la compagnie d'Orléans ont atteint 100,946,000

3° Les subventions locales 19,162,293

4° Le prix de rachat, les dépenses de construction, de parachèvement et complémentaires, y compris le matériel roulant, se sont élevés à 608,409,638

Ce qui porte les charges d'intérêt et d'amortissement à 27,387,434

mais les résultats de l'exploitation n'ayant donné, en 1898, que 13,838,833 fr. de produit net, la différence entre ces deux nombres, soit 13,539,601 fr., représente les insuffisances à couvrir par le Trésor. En d'autres termes, les chemins de fer de l'Etat ne rapportent au Trésor public que 2.25 0/0 de leur capital d'établissement. En ajoutant aux 13,838,833 fr. de recettes nettes les 3 millions d'impôts que procure le réseau, le taux du rendement atteint 2.75 0/0 et même 3,35 0/0, si l'on tient compte des économies réalisées par l'Etat du fait des transports gratuits et à prix réduit relatifs aux services des postes et de la guerre.

FIN DE LA 1re PARTIE

DEUXIÈME PARTIE

Etude de l'exploitation du réseau d'Etat

TITRE I. — Exploitation administrative

CHAPITRE PREMIER

Administration proprement dite

SECTION I. — *Première période de l'organisation administrative du réseau. — Régime des décrets du 25 mai 1878.*

Nous avons vu quelles idées ont présidé à la naissance du réseau de l'Etat. Nous savons que les ardentes polémiques créées par les défenseurs des grandes compagnies et le souvenir de l'expérience tentée en France de 1849 à 1852 avaient contribué à fortifier cette doctrine, que la constitution d'une administration d'Etat était absolument incompatible avec les exigences d'une exploitation commerciale.

Presque tout le monde était convaincu que le jour où l'Etat prendrait sous sa direction effective l'exploitation d'une partie des voies ferrées, il se heurterait à de vérita-

bles impossibilités et n'arriverait qu'à prouver sa complète incapacité. L'idée n'était donc pas encore venue de créer, à côté et en dehors des grandes compagnies, un réseau d'Etat définitif. Aussi le Ministre des travaux publics chercha-t-il, en organisant l'administration des chemins de fer rachetés, à calmer les défiances de ceux qui, nombreux alors, contestaient à l'Etat les aptitudes indispensables pour gérer avec fruit l'industrie des transports. Se conformant à la loi du 18 mai 1878 qui, par son article 4, autorisait le gouvernement à régler d'une manière provisoire et par simple décret le fonctionnement et la gestion financière du nouveau réseau, il fit en sorte de rendre insensible pour le public la transmission qui allait s'opérer, et de soustraire la nouvelle organisation à l'ingérence des bureaux du ministère et à l'abus des formalités administratives qui constituent autant d'entraves au développement d'une exploitation commerciale. Il s'attacha donc, de concert avec le Ministre des finances, qui était alors M. Léon Say, à doter le réseau d'Etat d'organes administratifs aussi semblables que possible à ceux des grandes compagnies, afin de pouvoir, plus tard, aisément concéder ou affermer ses voies ferrées à l'une d'entre elles.

Tels sont les principes qui ont inspiré les deux décrets du 25 mai 1878, préparés par le comité consultatif des chemins de fer.

Le premier d'entre eux organise l'administration provisoire des lignes rachetées, tant au point de vue de leur exploitation que de la continuation des travaux, et le second

détermine les règles à suivre dans le service financier de l'exploitation : budget et crédits, délivrance des titres de perception, ordonnancement et paiement des dépenses, perception des recettes, contrôle et surveillance, compte d'administration.

Ces deux décrets ont eu soin de faire du réseau d'Etat une administration distincte et de ne pas la rattacher à un ministère déterminé, afin de la soustraire à une dépendance hiérarchique gênante. C'est ainsi que les chemins de fer de l'Etat, dont l'organisation fut de tous points calquée sur celle des compagnies, ne sont pas régis par le ministère des travaux publics et ne sont pas soumis, pour l'ordonnancement des dépenses, aux conditions ordinaires des services publics, afin de donner à la direction beaucoup d'initiative, une grande liberté d'allures, et de conserver aux opérations un caractère industriel et commercial. La nouvelle administration n'est rattachée que pour ordre au budget général de l'Etat; elle a un budget annexe ayant ses recettes et ses dépenses, comme le budget de la Légion d'honneur, des Monnaies ou de l'Imprimerie nationale, et ses comptes, détachés du budget du ministère des travaux publics, donnent lieu chaque année à un rapport distinct de la commission du budget. La direction administrative et technique est placée entre les mains d'un directeur relevant d'un conseil d'administration ayant des attributions analogues à celles des conseils des compagnies concessionnaires.

Le but poursuivi en 1878 était nettement défini dans le

rapport adressé au Président de la République le 24 mai de la même année; on y lisait en effet : « La création d'un conseil d'administration investi d'attributions analogues à celles des conseils d'administration des compagnies permettra à l'Etat de se tenir en quelque sorte en dehors d'une sphère qui ne paraît pas faite pour lui. Il n'interviendra, ainsi qu'il le fait du reste vis-à-vis des chemins de fer concédés, que pour contrôler, approuver les marches des trains, homologuer les tarifs, assurer l'application des lois et règlements. Le public trouvera donc sur les lignes provisoirement exploitées par l'Etat les mêmes garanties et la même protection, à l'égard du personnel exploitant, que si ces lignes n'avaient pas changé de mains. »

La création du conseil d'administration et les attributions qui lui étaient conférées donnaient bien à la nouvelle organisation son véritable caractère, celui d'un service particulier fonctionnant d'une manière indépendante et n'ayant d'autre lien avec l'administration que celui d'un contrôle exact et rigoureux. Le fait seul de placer la direction des affaires entre les mains d'un conseil collectif assurait au nouveau réseau une très large autonomie et écartait toute ingérence du Ministre dans les affaires où les décisions à prendre n'étaient pas soumises d'une façon expresse à son approbation.

Les rapports du conseil avec l'administration centrale des travaux publics furent très nettement limités par l'arrêté ministériel du 20 juin 1878, et l'intervention du Ministre fut réduite, sauf approbation du budget, à ce

qu'elle est à peu près vis-à-vis des compagnies privées. L'assimilation à celles-ci fut même si complète que la juridiction de droit commun, c'est-à-dire celle des tribunaux de commerce (1) fut substituée, dans les conflits à naître entre l'administration et le public, à la juridiction administrative, et que les ingénieurs de l'Etat furent appelés à exercer sur les lignes de l'Etat le même contrôle que celui auquel étaient soumis les autres réseaux.

Bien plus, aux termes de l'article 9 de la loi de finances du 22 décembre 1878, le nouveau réseau doit payer les mêmes taxes (2), les mêmes impôts que les compagnies, et il en résulte des complications d'écritures apparemment inutiles puisque c'est l'Etat qui paie ces impôts à l'Etat.

---

(1) Cette identité de l'Etat avec les compagnies, au point de vue du contentieux, a été consacrée, dans la pratique, par une décision du tribunal des conflits du 22 juin 1889 (Sirey, 91-3, 1878), qui a admis que l'administration du réseau d'Etat encourait, dans son exploitation, les mêmes responsabilités qu'une compagnie privée et pouvait être actionnée de ce chef devant les tribunaux de droit commun. Mais il est admis par la jurisprudence de la Cour de cassation (arrêt du 18 novembre 1895) que l'appréciation des contestations nées entre l'administration du réseau d'Etat et son personnel est interdite à l'autorité judiciaire.

(2) C'est-à-dire : 1° la contribution foncière portant sur la voie et ses dépendances ; 2° la contribution des portes et fenêtres ; 3° la contribution des patentes ; 4° l'impôt sur les voitures ; 5° les droits d'octroi et de douane sur les objets consommés pour le service du réseau d'Etat ; 6° les droits d'enregistrement sur les contrats conclus au nom du réseau d'Etat ; 7° frais de surveillance et de contrôle.

Il n'y a de différence entre les compagnies et le septième réseau que pour l'impôt des titres que ne supportent pas les capitaux employés au réseau d'Etat,

Si nous faisons maintenant un examen rapide des décrets du 25 mai 1878, nous remarquons que MM. Léon Say et de Freycinet ont eu soin de donner au conseil d'administration des pouvoirs très étendus pour la nomination et la révocation du personnel, pour la fixation des tarifs, pour l'approbation des règlements intérieurs, pour la conclusion des marchés et pour la gestion financière (art. 4). La pensée qui a présidé à la composition de ce conseil, a été d'y faire entrer des représentants de tous les grands corps de l'Etat et d'obtenir ainsi une assemblée soucieuse de prendre la défense des intérêts généraux du nouveau réseau qui auraient pu, craignait-on, être sacrifiés au profit des intérêts locaux.

Le nombre des administrateurs a été fixé à neuf; il comprenait deux sénateurs, deux députés, un conseiller d'Etat, un conseiller maître à la Cour des comptes, un membre du conseil supérieur de l'agriculture, du commerce et de l'industrie, un ingénieur en chef des mines et un ingénieur en chef des ponts et chaussées, tous nommés par décret du Président de la République.

A côté du conseil d'administration, et toujours sous l'autorité du Ministre, était placé un directeur, nommé sur la proposition du Ministre des travaux publics, après avis du conseil, et qui devait être choisi parmi les membres du corps des ponts et chaussées ou des mines. L'article 6 du premier des deux décrets du 25 mai en fait un simple agent d'exécution, sans aucune initiative. « Il assistera, avec voix consultative, dit cet article, aux séances du

conseil d'administration ; il aura sous ses ordres le personnel des divers services, à l'exception de ceux qui relèvent directement du conseil. Il passera les marchés et les traités, consentira les transactions et suivra les actions judiciaires, en exécution des délibérations du conseil d'administration. Il fera tous les actes conservatoires, il signera la correspondance. »

Cependant, malgré cette analogie voulue entre la constitution et le rôle du conseil d'administration du nouveau réseau et l'état de choses en vigueur dans les grandes compagnies, il convient de remarquer qu'il existait à cette époque, et plus encore actuellement sous le nouveau régime créé en 1895, des différences assez profondes entre les deux modes d'exploitation. Loin d'être, en effet, une émanation directe du gouvernement et un comité en quelque sorte hétérogène dont les membres peuvent être renouvelés, soit individuellement, soit collectivement, à la volonté du Ministre, les conseils d'administration des compagnies sont uniquement composés de gros capitalistes ayant des intérêts importants engagés dans ces sociétés de transport, élus généralement pour 5 ans par l'assemblée des actionnaires, mais indéfiniment rééligibles et investis le plus souvent de fonctions viagères, quelquefois même héréditaires. L'Etat n'a donc aucune représentation (1) dans le corps qui constitue l'organe d'impulsion des compa-

(1) Toutefois, en ce qui concerne le Midi et l'Orléans, il faut l'adhésion du Ministre des travaux publics lorsque le président du conseil d'administration est nommé.

gnies, et c'est là une situation à laquelle voudraient remédier plusieurs propositions de loi déposées ces années dernières sur le bureau du Parlement et tendant toutes à donner au Ministre des travaux publics le droit de nommer la moitié des administrateurs ou tout au moins le président du conseil d'administration.

Telle est, dans son ensemble, l'organisation administrative des chemins de fer de l'Etat, façonnée volontairement à l'image d'une société privée, d'une entreprise indépendante.

Arrivons maintenant aux modifications apportées à ce régime en 1895.

Section II. — *Modifications résultant du décret du 10 décembre 1895*

L'utilité de la permanence d'un réseau d'Etat avait peu à peu germé dans tous les esprits; aussi, dès 1895, le Ministre des travaux publics, M. Guyot-Dessaigne, résolut-il de revenir sur ce qu'il y avait d'excessif dans les précautions prises au début et d'apporter certaines améliorations à l'état de choses créé en 1878. Il s'inspira de cette idée, qu'il fallait un réseau d'Etat définitif qui, tout en étant une source de revenus pour le Trésor, servît de réseau modèle où pourraient s'expérimenter certaines réformes, sur le résultat desquelles le gouvernement pût ensuite se baser pour les demander ou les imposer aux grandes compagnies.

Aussi, le 10 décembre 1895, un nouveau décret réorganisant sur une base différente l'administration des chemins de fer de l'Etat, fut-il présenté à la signature du Président Félix Faure. Laissant subsister en entier les dispositions du second des décrets de 1878 relatif aux règles à suivre dans le service financier de l'exploitation, M. Guyot-Dessaigne abrogeait tous les articles de l'autre décret qui avaient trait au conseil d'administration et au directeur.

« Cette organisation, dit-il dans l'exposé des motifs, pouvait se justifier au début, au moment où l'Etat se substituait aux compagnies dont il venait de racheter les lignes pour former le réseau d'Etat. Mais elle n'avait qu'un caractère provisoire, attesté par les termes mêmes de la loi du 18 mai 1878 et par l'intitulé des décrets que je viens de rappeler. Aujourd'hui il paraît rationnel d'adopter un régime définitif, établi sur des bases différentes. Tel est le but du décret que j'ai l'honneur de vous soumettre et qui abroge le premier décret du 25 mai 1878 relatif à l'organisation administrative du réseau d'Etat. Il entraîne la suppression du conseil d'administration et confère la plupart de ses attributions à un directeur relevant immédiatement du Ministre des travaux publics. C'est, en effet, au Ministre responsable devant le Parlement qu'il appartient de diriger, par un fonctionnaire placé sous ses ordres, l'administration du réseau d'Etat. La délégation de ses pouvoirs à un conseil inamovible en fait, sinon en droit, et à peu près indépendant de lui, est contraire au principe de

la responsabilité ministérielle et de l'autorité que le Ministre doit conserver sur la gestion de ce réseau. »

Nous n'entrerons pas dans l'étude des nombreuses critiques adressées à ce décret, en 1896, par M. Fleury-Ravarin, et en 1897 par M. Charles Gruet, députés, dans leurs rapports présentés au nom de la commission du budget, sur les chemins de fer de l'Etat. Signalons seulement qu'ils ont vivement blâmé le Ministre des travaux publics de s'être privé du concours du Parlement, contrairement aux volontés très manifestes du législateur de 1878, pour introduire des modifications aussi importantes.

« Le décret de 1895, par son essence, ne peut avoir qu'un caractère essentiellement provisoire, dit M. Gruet : les successeurs de M. Guyot-Dessaigne ne sont nullement liés par ses propres décisions et pourront, quand bon leur semblera, détruire son œuvre pour lui substituer de nouvelles conceptions.

« Le véritable danger est de perpétuer l'instabilité..... Aussi faut-il, par une loi, soustraire l'administration des chemins de fer de l'Etat aux fluctuations de la politique et la doter d'un régime définitif qui leur assure la sécurité du lendemain. »

En quoi consistent donc les changements apportés au régime des décrets de 1878? Dans l'extension des pouvoirs du directeur et dans la substitution au conseil d'administration d'un conseil de réseau.

M. Guyot-Dessaigne a fait du directeur (1) des chemins de fer de l'Etat le subordonné immédiat du Ministre des travaux publics et lui confère tous les pouvoirs qui, jusqu'alors, avaient appartenu au conseil d'administration.

« Le directeur, dit l'article 7 du décret de 1895, a sous ses ordres le personnel de tous les services; il a qualité pour prendre des décisions et faire tous les actes de gestion nécessités par l'administration du réseau dans toutes les affaires qui ne sont pas réservées au Ministre par un texte de loi. »

Le directeur est assisté, dans l'accomplissement de sa tâche, par le conseil de réseau, sorte de comité consultatif. Mais ce conseil, appelé à donner de simples avis, n'a pas de pouvoir propre et laisse absolument entière l'autorité et la responsabilité du directeur. Présidé par ce dernier, il se compose d'un membre du Conseil d'Etat, de deux représentants du corps des ponts et chaussées ou des mines, d'un égal nombre de fonctionnaires du ministère des finances, dont un inspecteur des finances, d'un représentant du Ministre du commerce, d'un fonctionnaire du ministère de l'agriculture, d'un ingénieur civil et de deux membres des chambres de commerce appartenant à la région desservie par le réseau d'Etat, ceux-ci étant comme les traits d'union reliant l'administration du réseau aux

(1) Dans les compagnies, au contraire, le directeur est le délégué du conseil d'administration et l'agent d'exécution des décisions qu'il a prises.

contrées qu'il traverse. Ces dix membres du conseil, nommés pour quatre ans et renouvelés par moitié tous les deux ans, doivent éclairer le directeur et, dans ce but, doivent être nécessairement consultés sur toutes les questions importantes : propositions de tarifs, marchés et traités relatifs aux divers services et dont le montant est supérieur à 1.500 francs, règlements relatifs à la marche des trains et à l'organisation du service, etc., etc.

Quant au Ministre, il exerce un contrôle permanent et sans restriction sur toutes les parties de l'administration du réseau, et c'est entre ses mains qu'est concentrée tout entière la responsabilité de cette grande entreprise.

Il nomme et révoque, sur la proposition du directeur, les ingénieurs, les inspecteurs et les sous-inspecteurs, les chefs de section, les chefs de dépôt et tous les employés supérieurs, y compris les chefs de bureau, des services sédentaires de la direction et de l'exploitation. Parmi les autres questions très importantes sur lesquelles il décide en dernier ressort il faut également citer celles des tarifs et des horaires. Mais est-il exact d'affirmer que l'Etat, sur son réseau, a la maîtrise de ses tarifs? Une telle assertion nous paraît exagérée et peu conforme à la réalité des choses. Car, non seulement il est lié comme les compagnies par le tarif légal qu'il ne peut dépasser, mais aussi parce que toute proposition de création, de suppression ou de modification quelconque relative aux taxes de transport est toujours précédée d'abord d'une consultation des chambres de commerce des départements intéressés, puis du

conseil du réseau et enfin du comité consultatif des chemins de fer (1); l'homologation ministérielle, généralement conforme à l'avis émis par ces trois organes, n'intervient qu'en dernier lieu lorsque les intérêts sagement entendus de l'Etat, du pays et des populations spécialement en cause se trouvent en parfaite conciliation.

Les pouvoirs du Ministre, loin d'être arbitraires, sont donc contenus dans d'assez étroites limites.

En dépit de leur rattachement au ministère des travaux publics, les chemins de fer de l'Etat gardent encore les allures d'une société industrielle ; ainsi le décret de 1895 maintient l'organisation financière telle qu'elle a été établie par le second décret de 1878 et le réseau continue notamment à payer les mêmes impôts que les compagnies et à être soumis à une inspection identique à celle qu'exercent sur les autres réseaux d'intérêt général les fonctionnaires et agents du contrôle.

Telles sont les dispositions essentielles du décret du 10 décembre 1895 qui régit actuellement les chemins de fer de l'Etat.

En 1898, le gouvernement, ayant compris combien il y avait urgence à mettre fin, par une loi constitutive du réseau d'Etat, à une instabilité dangereuse résultant du ré-

(1) Ce comité, composé de membres du Parlement, du Conseil d'Etat, de la Cour des comptes, des chambres de commerce et des différents ministères, est le grand conseil du gouvernement en matière de tarifs et d'exploitation commerciale des voies ferrées.

gime des décrets, déposa le 1er juin, sur le bureau de la Chambre, un projet ayant pour but de confirmer les dispositions du décret de 1895. Mais la chute du ministère Méline, qui eut lieu quelques jours après, les vacances parlementaires, et les événements politiques qui troublèrent dans la suite le pays firent oublier la proposition de loi, aujourd'hui égarée sans doute dans les paperasses du Parlement.

Quelques légères dissemblances existaient entre le texte du décret de 1895 et celui du projet de loi (1) du 1er juin 1898; c'est ainsi que M. Turrel, ministre des travaux publics, pour renforcer la représentation de l'agriculture, excluait du conseil du réseau les deux membres des chambres de commerce pour y faire entrer deux membres du Conseil supérieur de l'agriculture, parce qu'il estimait avec raison qu'il était équitable d'accorder une plus forte représentation à des régions presque entièrement agricoles dont les produits composent la majeure partie du trafic des chemins de fer rachetés.

Enfin, les conseillers du réseau d'Etat étaient nommés pour trois ans, alors que le décret de 1895 fixe à quatre ans la durée de leurs fonctions.

(1) La commission des chemins de fer fut saisie d'un amendement signé des 36 députés du réseau protestant contre cette modification et demandant, non seulement la réintégration des représentants des Chambres de commerce dans le comité du réseau d'Etat, mais l'adjonction à ce conseil de quatre nouveaux sièges réservés aux présidents ou aux vice-présidents des chambres de commerce de Nantes, Bordeaux, La Rochelle et Angoulême.

Section III. — *Organisation des services*

En application du principe que nous avons développé plus haut, les divers services du réseau de l'Etat, dans leur organisation, ont été absolument calqués sur ceux des grandes compagnies. Ils se divisent, en effet, comme les leurs, en quatre catégories qui comprennent : la direction, l'exploitation, le matériel et la traction, la voie et les bâtiments.

La direction, organe d'impulsion du réseau, a son siège à Paris et embrasse tout ce qui entre sous la dénomination d'administration centrale. Elle est divisée en huit sections dans le détail et l'énumération desquelles nous jugeons inutile d'entrer.

Chacun des trois autres services se compose de deux branches : des services centraux et des services locaux. Les premiers, chargés de donner l'impulsion aux seconds, furent au début installés à Tours dans des conditions assez défectueuses, plaçant les chefs de service, c'est-à-dire la direction immédiate et effective des affaires, loin du directeur. Cet état de choses, que pouvait justifier la structure primitive du réseau, devait cesser le jour où celui-ci aurait une issue sur la capitale. Sous le nom de services techniques de la direction, on avait dû créer auprès du directeur un organe faisant en quelque sorte double emploi avec les services centraux établis à Tours et qui étudiait à nouveau les affaires pour préparer soit les décisions

du directeur lui-même, soit celles du conseil d'administration. Ce n'est qu'après les modifications apportées à la structure des chemins de fer de l'Etat, que se réalisa le transfert des services centraux (1) à Paris.

Les services locaux du matériel et de la traction (ateliers, dépôts, alimentation, postes de visites, réserves) sont répartis entre deux arrondissements dans lesquels les ingénieurs surveillent et dirigent la traction des trains ainsi que l'entretien et les réparations du matériel roulant).

Quant aux services locaux de l'exploitation et de la voie, ils étaient distribués entre quatre arrondissements jusqu'en 1894; mais à cette époque, le réseau possédant une parfaite unité, le conseil d'administration crut le moment venu de lui donner une organisation en rapport avec sa situation nouvelle. Une étude très sérieuse de l'importance moyenne d'un arrondissement de chacun des services dans les compagnies fut entreprise et l'on reconnut que, sur le réseau de l'Etat, l'étendue des arrondissements était de beaucoup inférieure à celle que les compagnies avaient donnée à leurs arrondissements similaires. La commission chargée d'étudier la réforme pensa avec raison que multiplier les arrondissements c'était multiplier les ingénieurs,

---

(1) Le service central de l'exploitation comprend 3 sections : 1° le secrétariat ; 2° le mouvement ; 3° le trafic ; les services centraux de la voie et des bâtiments, du matériel et de la traction en comprennent quatre : 1° le secrétariat ; 2° le personnel ; 3° la comptabilité des dépenses ; 4° les études techniques.

les inspecteurs principaux, les états-majors locaux et les bureaux de comptabilité, c'est-à-dire compliquer le travail des services centraux. Cédant à ces considérations, le conseil d'administration supprima un arrondissement dans chacun des deux services de la voie et de l'exploitation.

A l'heure actuelle, les trois arrondissements entre lesquels se répartissent les services locaux de l'exploitation ont leurs chefs-lieux à Tours, à Saintes et à Nantes et comprennent respectivement, le premier 948 kilomètres et 158 gares ou stations, le second 852 kilomètres et 156 gares, le troisième 991 kilomètres et 162 gares. L'importance moyenne d'un arrondissement est donc, sur l'Etat, de 930 kilomètres et de 158 gares, alors que dans les compagnies, l'étendue du rayon d'exploitation soumis à un inspecteur principal est la suivante :

Nord,	un inspecteur	principal	pour	454	kilomètres.
Lyon,	—	—	—	772	
Est,	—	—	—	781	—
Ouest,	—	—	—	858	—
Orléans,	—	—	—	919	—
Midi,	—	—	—	1026	

Il ne faut pas induire de ces chiffres que les états-majors des compagnies sont plus nombreux que ceux de l'Etat ; on peut au contraire poser en principe que l'étendue des arrondissements est en raison inverse de l'intensité du trafic. Ainsi, par exemple, le mouvement des transports

sur les rails de la compagnie du Nord étant au moins deux fois plus grand que sur ceux de l'Ouest ou de l'Orléans, il est certain que la zone d'inspection doit être deux fois moins longue sur les premiers que sur les autres.

Enfin les services locaux de la voie et des bâtiments sont partagés entre trois arrondissements ayant les mêmes chefs-lieux que ceux de l'exploitation et dont l'importance est, toutes choses égales d'ailleurs, sensiblement égale à ceux des compagnies.

CHAPITRE II

Personnel et avantages qui lui sont faits

SECTION I. — *Effectif du personnel et traitements*

Le personnel de l'Etat et celui des compagnies sont organisés suivant des principes similaires ; l'un et l'autre ont la même hiérarchie, la même initiative, la même responsabilité individuelle. C'est ainsi qu'à l'image des réseaux concédés, le personnel des chemins de fer de l'Etat comprend, indépendamment des fonctionnaires constituant l'état-major du réseau, les agents et ouvriers commissionnés, admis à titre définitif, et les agents et ouvriers auxiliaires, employés temporairement. Les premiers font irrévocablement partie des cadres du réseau et correspondent à un ensemble de travaux pouvant être considérés comme permanents ; les autres, recrutés en vue d'un travail exceptionnel et d'une durée très limitée, sont congédiés dès que ce travail est terminé. A ces deux catégories d'employés il faut encore ajouter celle des agents à l'essai remplissant des fonctions prévues aux cadres, commissionnés au bout de 10 mois au maximum et pouvant l'être après un stage de six mois.

L'ensemble des personnes au service du réseau de l'Etat

et commissionnées s'élevait, au 31 décembre 1897, au chiffre de 11.702 et se décomposait ainsi : administration centrale, 168 ; exploitation, 4.301 ; traction et matériel, 3.134 ; voie et bâtiments, 4.099. Il faut en outre ajouter à ce total 2.012 femmes et 1.921 auxiliaires et ouvriers payés à la journée.

L'année suivante, l'effectif de chacune de ces trois catégories de personnes était respectivement de 11.748 commissionnés, 2.138 femmes et 1.821 auxiliaires. L'augmentation était donc de peu d'importance.

En comparant cet effectif à l'étendue du réseau d'Etat à la même époque, c'est-à-dire au 31 décembre 1898, nous constatons qu'il existait 4.18 agents classés par kilomètre, dont 1.53 pour l'exploitation, 1.12 pour le matériel et la traction, 1.47 pour la voie et les bâtiments et 0.06 pour l'administration centrale. Enfin, par rapport à l'importance des recettes, la proportion était de 1 employé pour 3.666 francs de recettes brutes.

Si nous passons maintenant aux grandes compagnies, nous sommes obligés de reconnaître qu'elles ont, depuis quelques années, beaucoup réduit leur personnel, et cela malgré les progrès du trafic et l'augmentation de la longueur des voies exploitées. Ainsi, pendant la seule année 1895, le personnel, sur l'Etat, s'accroissait de 160 employés alors qu'il diminuait de 815 sur le Lyon, de 551 sur l'Ouest, de 262 sur le Midi, de 166 sur le Nord, de 36 sur l'Est, de 8 sur l'Orléans et de 306 sur l'ensemble des six réseaux.

Le *Bulletin statistique des Chemins de fer français* nous apprend qu'il y avait, à la fin de décembre 1898, au service des compagnies, 244.227 agents classés, 88.452 auxiliaires payés à la journée et 25.822 femmes, et que le nombre des commissionnés était, par kilomètre, de 11.17 sur le Nord, de 7.45 sur l'Est, de 7.20 sur l'Ouest, de 4,93 sur l'Orléans, de 8.04 sur le Lyon, de 5.40 sur le Midi et de 7.35 sur l'ensemble des réseaux concédés. Par rapport à l'importance des recettes, il y avait :

Sur l'Orléans	1	employé	pour	6.040 fr. de recettes.
Sur le Lyon,	1	—	—	5.378 —
Sur le Nord.	1	—	—	5.277 —
Sur le Midi,	1	—	—	4.743 —
Sur l'Est,	1	—	—	4.391 —
Sur l'Ouest,	1	—	—	3.908 —

La moyenne des six compagnies était donc de 1 employé par 5.070 francs de recettes.

La comparaison de ces derniers chiffres avec ceux de l'Etat fait ressortir que les compagnies, mieux que l'Etat, savent utiliser leur personnel et le restreindre au minimum nécessaire. Ce sont elles, en effet, qui ont inauguré, pour certaines petites stations, le service dit restreint, c'est-à-dire avec une comptabilité simplifiée et sans participation aux mesures de sécurité, système permettant de réaliser des économies importantes par la réduction du personnel et, dans certains cas, par l'emploi de femmes. Après avoir remarqué que l'expérience avait parfaitement

réussi sur l'Orléans et le Lyon, le réseau de l'Etat se décida lui aussi à adopter le service restreint.

Toutefois il faut se garder de tirer de ces données statistiques des conclusions trop absolues car les chemins de fer de l'Etat comptent un grand nombre de lignes à faible trafic sur lesquelles le personnel, réduit à son strict minimum, ne trouve pas la même utilisation que sur les artères principales des grandes compagnies. Il ne faut pas oublier non plus les plaintes élevées par quelques chambres de commerce sur la pénurie du personnel des compagnies et sur la perte de temps qui en résulte. Parmi les mécontentements les plus retentissants, il faut citer ceux de M. Isaac, contenus dans un discours prononcé, le 31 mai 1899, aux conférences des chambres de commerce du Sud-Est et dans lequel le président de la chambre de commerce de Lyon critiquait l'obligation où se trouvent les commerçants de faire quelquefois eux-mêmes la manutention, bien qu'ils paient de ce chef un droit à la compagnie: « Nous avons constaté très souvent, dit-il, par les doléances qui nous étaient transmises, qu'on ne trouvait pas dans les gares le personnel suffisant pour les besoins du service; que, par exemple, pour ne pas manquer son train, le voyageur était obligé de peser son bagage lui-même. C'est cette insuffisance, dit M. Isaac, qui est la cause principale des retards des trains. Dans toutes les gares d'embranchement, les trains stationnent beaucoup trop lentement parce que le personnel n'est pas assez nombreux pour transporter les bagages ou les messageries

d'un train dans l'autre. C'est ainsi qu'on arrive facilement à perdre, sur un trajet de cinq heures, une heure en stationnements. Cette proportion est abusive. L'insuffisance, continue-t-il, n'est pas seulement limitée au service des voyageurs et des messageries ; elle existe encore et davantage peut-être, pour le service de la petite vitesse. Un de nos collègues, chargé d'une enquête à ce sujet, a constaté que les employés des expéditions étaient souvent obligés de mettre eux-mêmes l'épaule au wagon pour les pousser sur les voies et pouvoir procéder au chargement des marchandises. »

La chambre de commerce d'Abbeville, en 1899 également, trouvait le personnel et le matériel de la compagnie du Nord tout à fait insuffisants et exprimait le vœu de voir cesser cet état de choses.

Au sujet de la question des traitements, il est assez difficile d'avoir des renseignements complets et précis parce que ni le *Bulletin statistique des chemins de fer français,* ni le *Bulletin du ministère des travaux publics* ne contiennent de documents sur ce point. Cependant, il résulte de nos recherches personnelles qu'on peut poser en principe que les salaires du petit personnel des chemins de fer de l'Etat seraient un peu plus élevés que sur l'ensemble des compagnies, mais que le haut personnel y serait bien moins largement rémunéré. Ainsi, en novembre 1889, l'Etat a supprimé les trois dernières classes de traitements des expéditionnaires, commis et comptables (1,200 francs, 1,300 francs et 1,400 francs), la dernière classe des chauf-

feurs (1,200 fr.) et des visiteurs (1,200 fr.) ; depuis cette date, il ne reste plus de salaires inférieurs à 1,500 francs que pour les facteurs de 3e classe (minimum de 1,250 fr.), les chauffeurs de la même classe (minimum de 1,350 fr.) (1) et les chefs de petites stations (minimum de 1,250 fr.).

Sur l'Est, le Midi et l'Orléans, nous trouvons parmi les employés rémunérés au-dessous de 1,500 francs, les facteurs et surveillants de 2e et 3e classe (1,200 et 1,350 fr.), certains chefs de station (1,200 et 1,400 fr.), les poseurs, qui touchent 950 fr. et les brigadiers-poseurs qui en reçoivent 1,350 ; mais il faut ajouter que les femmes des poseurs remplissent généralement les fonctions de gardes-barrières et ont droit, en plus d'une indemnité mensuelle qui varie de 5 à 35 francs, suivant l'importance des postes, à la jouissance gratuite d'un petit logement entouré d'un jardin (2). Enfin les primes d'économie des mécaniciens sur le graissage et les combustibles et leurs primes de parcours s'élevaient, en 1899, à 30 % de leur salaire sur l'Est, l'Orléans et l'Ouest, et arrivaient à peu près au même chiffre sur l'Etat ; mais sur le Lyon et sur le Nord la proportion atteignait près de 40 %. De même, les primes des chauffeurs, excepté sur ces deux derniers réseaux où elles étaient égales à la moitié de celles des mécani-

---

(1) Il faut ajouter à ces chiffres les gratifications de fin d'année et les primes d'économie.

(2) *L'organisation des chemins de fer en France*, par Guillaumot. Pages 150 et suivantes.

ciens, ne dépassaient pas partout ailleurs le tiers de celles-ci.

Quant aux appointements du personnel dirigeant et des ingénieurs, ils sont bien moins considérables sur le réseau de l'Etat que sur les réseaux concédés et à défaut de documents certifiés conformes par les pouvoirs publics, nous croyons intéressant de reproduire le tableau (1) suivant dressé par le journal *le Matin* (n° du 20 août 1898) et concernant l'une de nos grandes compagnies, celle de l'Ouest.

(1) Les chiffres que contient ce tableau n'ont point été démentis.

DÉSIGNATION DES FONCTIONNAIRES	Cie DE L'OUEST		ETAT	
	Appointements	Gratifications	Traitements	Primes
Directeur de la Compagnie	50.000 fr.	50.000 fr.	15.000 fr.	10.000 fr.
Ingénieur en chef adjoint au directeur			12.000	6.000
Le chef d'exploitation	27.000	8.000	12.600	6.000
Le chef adjoint d'exploitation	24.000	6.000	Néant	Néant
Deux sous-chefs d'exploitation (l'Etat n'en a qu'un)	42.000	10.000	8.000	4.500
Le secrétaire général	30.000	10.000	Néant	Néant
Le chef du service central	16.000	30.000	Néant	Néant
Le chef du service commercial	14.000	3.000	9.000	4.500
Comptabilité générale (chef)			10.000	4.000
Le chef adjoint	11.000	2.500	Néant	Néant
Le sous-chef	10.000	2.000	6.000	1.500
Le chef du contrôle	14.000	3.000	10.000	4.000
Le sous chef du contrôle	9.000	2.600	6.000	1.800
Le chef du mouvement	16.000	3.000	7.000	3.000
Deux sous-chefs du mouvement	18.000	3.500	Néant	Néant
Le chef du service international	14.000	2.500	Néant	Néant
Le chef des services en régie	14.000	2.500	Néant	Néant
Quatre inspecteurs principaux de l'exploitation	30.000	6.000	Néant	Néant
Deux inspecteurs principaux du service commercial (L'Etat a un ingénieur des mines attaché à ce service)	15.000	3.000	8.000	4.000
Deux inspecteurs principaux du contrôle	16.000	3.000	Néant	Néant
	377 000 fr.	125.100 fr.	103.000 fr.	49.300 fr.
Soit un total de	502.100 fr.		152.300 fr.	

Voici, d'autre part, quels étaient, en 1894, les traitements (1) (primes de gestion non comprises) des ingénieurs et des principaux employés de l'administration des chemins de fer de l'Etat, comparés à ceux de la Compagnie d'Orléans, pour les trois services de l'exploitation, de la voie et de la traction :

DÉSIGNATION DES EMPLOIS	ETAT	ORLÉANS
Exploitation		
Ingénieurs	8.000 à 10.000	9.000 à 15.000
Inspecteurs principaux	6.000 à 9.000	7.200 à 9.000
Inspecteurs	3.300 à 5.000	3.000 à 6.000
Chefs de gare et de station	1.350 à 5.000	1.200 à 7.200
Caissiers et receveurs	1.800 à 2.400	1.800 à 3.600
Voie		
Ingénieurs	7.000 à 10.000	7.200 à 12.000
Chefs de section	3.300 à 5.000	2.700 à 4.800
Chefs de districts	1.800 à 3.000	2.400 à 4.800
Traction		
Ingénieurs	8.000 à 10.000	7.200 à 15.000
Chefs de dépôt	3.000 à 4.500	2.400 à 4.200
Sous-chefs de dépôt	2.400 à 3.200	2.400 à 3.600
Chefs mécaniciens	2.400 à 3.300	2.400 à 3.300
Inspecteurs	3.600 à 5.500	3.600 à 5.800
Dessinateurs principaux (en province)	2.700 à 3.300	2.700 à 3.300

(1) V. rapport Guillemet. *Journal Off.* Doc. parlem., année 1894. Chambre des députés, page 373.

APPENDICE

Personnel militaire du réseau de l'Etat

Le réseau de l'Etat possède aussi un personnel militaire chargé d'exploiter les lignes d'Orléans à Chartres, de Voves à Toury et de Châteaudun à Patay et remplissant toutes les fonctions ressortissant aussi bien au service du mouvement qu'à celui de la traction. Les opérations ayant un caractère purement commercial : délivrance et retrait des billets, service des arrivages et des expéditions dans les gares, etc., sont seules confiées à des employés civils.

Par ce moyen, le ministre de la guerre a voulu créer sur les chemins de fer de l'Etat une sorte d'école d'application des services de l'exploitation et de la traction pour les officiers, les sous-officiers et les sapeurs du 5e régiment du génie, appelé régiment des chemins de fer. Chaque année ce régiment détache un effectif de 6 officiers et 150 sous-officiers, caporaux et soldats dont la durée des fonctions, sur les lignes précitées, varie de huit à dix mois. C'est là une initiative heureuse qui permet de donner chaque année à un nombre relativement élevé de militaires du régiment des chemins de fer la connaissance théorique et l'expérience pratique (1) du service des voies fer-

(1) C'est à cette excellente école que sont passés la plupart de ceux qui sont allés à Madagascar, au Soudan et à la Côte d'Ivoire pour procéder à l'établissement de voies ferrées entre les principaux centres de ces colonies.

rées. En cas de guerre, notre armée se trouverait donc en possession d'un personnel apte à organiser ce service non seulement en France, mais en pays ennemi. Ajoutons enfin que c'est au détachement du 5e génie qu'incombe le soin du renouvellement de la voie et de la pose des rails, excellent moyen d'appliquer les principes étudiés sur le polygone de Versailles.

Section II. — *Mesures prises en faveur du personnel Caisse des retraites*

§ I. — *Avantages divers consentis aux agents du réseau de l'Etat*

Les avantages applicables au personnel en service sur les chemins de fer de l'Etat sont absolument les mêmes que sur les réseaux concédés et l'énumération en est aussi longue. Mais les compagnies ont pris depuis longtemps déjà la plupart des mesures qui existent sur le réseau d'Etat et l'on peut dire qu'il y a eu comme une émulation bienfaisante entre les deux sortes d'administration.

Citons tout d'abord les facilités de circulation accordées aux employés et qui consistent dans la faculté de voyager gratuitement sur le réseau d'Etat et à quart de place partout ailleurs. Des bons de réduction de 90 % sont en outre accordés aux membres de la famille vivant sous le même toit que l'agent et à sa charge ; en cas de change-

ment de résidence le voyage est gratuit pour tout le monde et pour le mobilier. L'Etat est même allé plus loin que les compagnies en faisant bénéficier d'une diminution de 75 % dans les prix de transport les père et mère des agents, lorsqu'ils viennent visiter leur fils.

L'Etat octroie aussi un congé annuel de quinze jours, sans retenue de traitement, à tous les employés commissionnés et, à cette occasion, délivre des permis de circulation gratuite à leur famille. Sans demander non plus aucune rétribution, le service du contentieux donne aux agents les avis et consultations touchant leurs affaires personnelles et des secours exceptionnels sont distribués à ceux qui, ayant à leur charge une nombreuse famille ou se trouvant momentanément dans une situation difficile, ont un salaire annuel ne dépassant pas 1.600 francs.

C'est encore en s'inspirant de l'exemple des compagnies que l'Etat a favorisé, en 1888, la création d'économats de vivres permettant au personnel de ses voies ferrées de se procurer aux meilleures conditions possibles de qualité et de prix les denrées de consommation journalière : combustible, vin, chaussures, articles de ménage. L'administration en appartient au directeur des chemins de fer de l'Etat qui nomme une commission administrative à laquelle il délègue ses pouvoirs. Le magasin central se trouve à Rochefort et les succursales sont à Paris, à Orléans, à Tours et à Saintes. Cet économat a pris un grand développement et, en 1899, le nombre de marchandises livrées par lui représentait 1.350.000 francs.

Parmi les autres mesures libérales prises en faveur du personnel, mentionnons les allocations supplémentaires dont bénéficient les agents dont le service a été le plus satisfaisant, allocations qui ne peuvent dépasser 2 % des recettes brutes ; en 1899, plus de 9.000 ont été récompensés. La compagnie d'Orléans est allée encore plus loin et a décidé la participation aux bénéfices réalisés de tout le personnel commissionné. Les statuts de cette société disposent en effet qu'après l'acquittement de toutes les charges, les prélèvements divers et l'attribution de 20 millions aux actionnaires à titre d'intérêt et de dividende, il est alloué aux employés une somme qui varie avec l'importance du surplus (de 5 à 15 %).

Enfin, en cas de maladie, le traitement est payé intégralement pendant trois mois.

Avant de clore cette liste bien incomplète des principaux avantages consentis par le réseau de l'Etat à ses agents, il est nécessaire de faire remarquer que depuis longtemps déjà il a appliqué à son personnel blessé en service, les principes de la loi du 9 avril 1898 et il a même maintenu à son profit le bénéfice de ses anciens usages, dans tous les cas où ces usages sont plus avantageux que les dispositions de la nouvelle loi. C'est ainsi qu'au lieu de limiter à 20 % du salaire de l'agent tué en service la quotité de la rente attribuée à la veuve, il a maintenu au profit de celle-ci la quotité de 33 % et il alloue aux orphelins, jusqu'à l'âge de 18 ans au lieu de 16, la rente prévue par l'article 3 de la loi sur les accidents

du travail. De même, l'administration des chemins de fer de l'Etat accorde à ses ouvriers et employés blessés en service et frappés d'incapacité temporaire, la solde entière jusqu'au rétablissement ou jusqu'à la mise à la réforme, alors que d'après un article de la même loi, ils n'ont droit qu'à la demi-solde.

§ 2. — *Caisse des retraites*

Lorsque la situation du réseau d'Etat parut consolidée par les événements qui aboutirent aux conventions de 1883, une des premières préoccupations du conseil d'administration fut de créer une caisse des retraites dont le règlement a été consacré par un décret du 13 janvier 1883. Jusqu'à cette époque, les agents du réseau avaient été dotés d'un livret de la caisse nationale des retraites pour la vieillesse, livret auquel il était versé 5 % des traitements, dont 2 1/2 % par voie de retenue et 2 1/2 à titre de subvention de l'administration.

Les décrets des 9 juillet 1888, 11 juin 1891 et 28 mai 1898 ont successivement étendu les avantages accordés au personnel en 1883 et en vertu du décret du 10 décembre 1895 l'administration de la caisse appartient, sous l'autorité du ministre des travaux publics, à un comité composé du directeur des chemins de fer de l'Etat, président, de deux membres du conseil de réseau et de deux agents représentant plus particulièrement le personnel : le chef du contentieux et un sous-chef de dépôt.

La dotation de cette caisse, à l'instar de celles des compagnies, est formée :

1° Par une retenue de 5 % opérée chaque mois sur le traitement fixe et par une retenue du douzième du traitement lors de la première nomination et du douzième de toute augmentation ultérieure ;

2° Par une subvention primitivement égale à la retenue de 5 %, puis portée à 7 1/2 % des salaires et traitements en 1894 et à 10 % en 1896 ;

3° Par les placements des produits des fonds de la caisse ;

4° Par les dons et les legs.

Il résulte des décrets cités plus haut que les retenues personnelles à l'agent peuvent lui être remboursées en cas de démission ou de révocation survenue avant le droit à la retraite ; elles sont également restituées à la veuve ou aux enfants lorsque l'agent en activité n'avait pas quinze ans de services.

Pour pouvoir bénéficier d'une retraite, deux conditions doivent se trouver réunies : avoir 55 ans d'âge et 25 ans de services ; mais un décret du 18 janvier 1896 fixe la retraite obligatoire à 65 ans pour les agents à la nomination du ministre et à 62 ans pour les agents à la nomination du directeur. Il existe toutefois deux hypothèses où l'employé peut avoir droit à une pension proportionnelle : d'une part, lorsqu'il a été réformé en raison d'infirmités contractées dans ses fonctions et s'il a au moins quinze ans de services, et, d'autre part, lorsqu'il est atteint par la limite d'âge mentionnée tout à l'heure, après 15 ans de services.

Dans les conditions normales, c'est-à-dire à cinquante-cinq ans d'âge et à 25 ans de services, le montant de la retraite est égal à la moitié du traitement moyen des six dernières années, plus un cinquantième dudit traitement par chaque année excédant 25 ans de services ; mais il existe un maximum qui ne peut être dépassé : il est des trois quarts du traitement moyen des six dernières années, sans pouvoir excéder 6.000 francs. Ajoutons en dernier lieu que la pension est reversible par moitié sur la veuve ou les enfants âgés de moins de 18 ans, à condition que l'agent décédé ait eu au moins cinquante ans d'âge et 20 ans de services et que sa femme ait vécu au moins deux ans avec lui.

Outre la caisse des retraites dont nous venons de parler, il existe une société de secours mutuels et de prévoyance des agents non commissionnés, fondée en 1879 ; cette société, dont le but est de venir en aide à ses membres participants au moyen d'indemnités pécuniaires, est administrée par un conseil de 16 membres en activité de service au réseau d'Etat, choisis moitié parmi les membres participants et moitié parmi les membres honoraires, élus au bulletin secret pour six ans par l'assemblée générale. La dotation est formée par les cotisations des membres participants (égales à 3 % des salaires), par les cotisations volontaires des membres honoraires, par les subventions (1)

---

(1) Subventions égales aux versements des membres participants.

de l'administration et par le produit des placements des fonds de la société. Sont admis à jouir d'une pension de retraite, égale au prorata des sommes versées, les membres participants âgés de 55 ans et ayant donné leurs cotisations pendant quinze ans, et ceux qui, satisfaisant à cette dernière condition, ont atteint cinquante ans et sont reconnus dans l'impossibilité permanente de travailler.

Les institutions de prévoyance fonctionnent aussi dans les grandes compagnies et les administrations des chemins de fer du Midi, de l'Est et du Lyon contient, comme l'Etat, à des caisses spéciales, tous les fonds destinés à constituer des pensions, c'est-à-dire les dotations et les retenues, tandis que les administrations du Nord et de l'Ouest continuent à porter les retenues effectuées à la caisse nationale des retraites pour la vieillessse et ne versent dans des caisses spéciales que les dotations.

Seule, la compagnie d'Orléans n'a pas de caisse de retraites et n'opère aucun prélèvement sur le traitement de ses agents ; elle verse à la caisse nationale des retraites pour la vieillesse 10 % des appointements de chaque employé qui reste propriétaire de cette somme en tout état de cause ; puis, au fur et à mesure que les agents sont mis à la retraite, la compagnie verse à un compte de réserve, dont elle a la gestion directe, le complément nécessaire pour assurer à tout agent âgé de 55 ans et ayant 25 ans de services une retraite égale à la moitié de son traitement moyen des six dernières années, augmentée d'un quarantième pour chaque année de services en plus,

mais limitée aux trois quarts de ce traitement, ou la retraite proportionnelle réglementaire aux agents réformés par suite d'infirmités précoces. En fait, on peut évaluer à 14 % des traitements le montant des sommes que l'Orléans consacre annuellement au service des pensions. Quant aux agents non commissionnés, ils jouissent d'une rente obtenue par le versement, à la caisse nationale des retraites pour la vieillesse, d'une retenue de 2 % et d'une allocation égale de la compagnie ; il leur est en outre servi un complément de retraite variant avec l'âge et les années de présence à la compagnie.

Si nous considérons les cinq autres compagnies, nous sommes amenés à reconnaître qu'elles retiennent toutes, sauf le Lyon, une somme plus faible sur le salaire et contribuent, à part le Nord, pour un versement plus fort à la constitution de la pension de retraite. Ainsi l'Etat ne consacre à celle-ci que le dixième des traitements, alors que cette allocation atteint 12 % en moyenne dans les compagnies ; soit 15 % sur le Midi, 12 % sur l'Est et l'Ouest, 10 % sur le Lyon et 9 % seulement sur le Nord. De même, la retenue imposée à l'agent dans le même but est de 5 % à l'Etat tandis qu'elle n'est en moyenne que de 3 30 % dans les compagnies (le Nord, le Midi et l'Est retiennent 3 %, l'Ouest 4 % et le Lyon 6 %) ; la comparaison est donc toute en faveur de ces dernières.

Pour avoir droit à la retraite, les compagnies admettent les mêmes conditions que l'Etat : cinquante-cinq ans d'âge et 25 ans de services. Le Nord seul fait une

distinction entre les agents du service sédentaire et les agents du service actif; il suffit que ceux-ci aient 50 ans d'âge et 20 ans de service dont 10 dans la partie active.

Le montant de la pension est également à peu près le même partout : il est de la moitié du traitement moyen des six dernières années et pour chaque année de services au delà de 25 l'augmentation est du quarantième de ce traitement sur l'Orléans, du cinquantième sur l'Est et le Lyon, du soixantième sur le Midi et l'Ouest et du quatre-vingtième sur le Nord. Quant au maximum de la pension, il est fixé à 8,000 francs par la compagnie du Midi, à 9,000 par celles de l'Est et d'Orléans, et à 12,000 par celle de Lyon ; l'Ouest et le Nord ne contiennent, dans leurs règlements, aucune disposition à cet égard. Sur aucun des sept réseaux il n'existe de minimum, sauf sur l'Est où il est de 600 francs.

Des retraites proportionnelles pour infirmités prématurées, sans conditions d'âge et de durée de services, sont aussi constituées dans les six compagnies qui n'exigent pas comme l'Etat cinquante ans d'âge et quinze ans de services.

Enfin la partie de la pension de retraite réversible sur la veuve et les orphelins est partout de la moitié de celle que le père aurait eue s'il s'était trouvé dans les conditions normales, mais il n'est pas nécessaire, comme cela existe sur l'Etat, que celui-ci ait eu, à son décès, au moins cinquante ans d'âge et 20 ans de services : toutes les compa-

gnies (1) n'exigent que quinze ans de services, sauf le Nord (20 ans.)

Au premier janvier 1899 l'actif des caisses de retraites des réseaux français, non compris l'Orléans (2), et le nombre de leurs adhérents étaient les suivants :

RÉSEAUX	NOMBRE DES ADHÉRENTS	Actif des Caisses de retraites
Nord	30.602	66.566.796
Est.	20.722	75.205.759
Ouest.	29.070	60.341.365
Lyon.	57.779	133.183.274
Midi	14.656	61.704.752
Etat	6.717	16.875.612
TOTAUX. .	159.536	413.877.558

Si nous établissons une comparaison entre ces différents chiffres, nous trouvons :

Dans le Nord,	1 adhérent pour	2.175 fr. 10
Dans l'Est,	— —	3.629 fr. 25
Dans l'Ouest,	— —	2.076 fr. 45
Dans le Lyon,	— —	2.305 fr.
Dans le Midi,	— —	4.346 fr. 65
Dans l'Etat,	—	2.777 fr. 45
Dans les cinq compagnies,	—	2.805 fr.

(1) Les compagnies n'établissent aucune condition d'âge.

(2) L'Orléans n'a pas de réserve pour les retraites et les fonds nécessaires pour les constituer sont prélevés chaque année sur les bénéfices de l'exploitation.

En d'autres termes, le montant des capitaux réservés par adhérent pour le service des retraites est bien plus élevé sur le Midi et sur l'Est que sur l'Etat, mais moins considérable sur le Lyon, le Nord et l'Ouest ; sur les deux premiers réseaux, il est en effet supérieur de 67.65 % et de 30 % à celui de l'Etat, tandis que sur les trois autres, il est inférieur de 25,20 %, 22,25 %, et 19,5 5 % mais la moyenne des cinq réseaux est en avance de 1.01 %.

La comparaison devient nettement défavorable à l'Etat si nous recherchons quel a été le total des sommes allouées aux services des retraites par les administrateurs des sept grands réseaux, pendant l'année 1898 (1). Voici le classement qui se dégage des résultats que nous donne le *Bulletin statistique des chemins de fer français* :

Nord	4,163,172 fr.	soit	136 fr.	par adhérent
Etat	1,065,929	—	160	—
Lyon.	10,009,164		177	
Ouest	5,578,491	—	192	—
Est	4,830,045	—	233	—
Orléans . . .	6,022,751	—	250	—
Midi	3,804,543	—	266	—

Ensemble des compagnies — 34,698,160 — soit 208 fr. par adhérent.

L'Etat se trouve donc considérablement distancé par l'Est, le Midi, l'Orléans et l'Ouest, un peu en retard sur le

(1) *Bulletin statistique des chemins de fer français*, pages 91 et suivantes.

Lyon et en avance de 24 francs par adhérent sur le Nord, soit de 7.5 %. — La différence est surtout colossale entre la compagnie du Nord et la compagnie du Midi puisque les allocations versées par chacune d'elles à la caisse des retraites sont presque entre elles comme 1 est à 2. Enfin la somme moyenne versée par les six réseaux concédés est supérieure de 23 % à celle que l'Etat a attribuée à chacun des adhérents de sa caisse.

Avant de clore notre étude comparative des avantages divers consentis par l'Etat et par les compagnies en faveur de leur personnel, nous croyons utile de reproduire le tableau très documenté qu'a dressé M. Jourdain (1) des dépenses faites en 1897, par les chemins de fer français pour les institutions patronales. Il en ressort que l'Etat n'a dépensé en moyenne par agent en service que 236 francs, aussi bien pour les diverses institutions de prévoyance créées en faveur de son personnel que pour les secours de famille, les indemnités de résidence, les soins médicaux, les gratifications et les primes, tandis que l'ensemble des mêmes sacrifices a atteint 258 francs par employé sur les réseaux concédés. Quant à la proportion en tant pour cent de ces dépenses à la dépense totale d'exploitation, elle a atteint, pendant la même année, 8.65 % sur l'Etat et 9.45 % dans les compagnies.

---

(1) *Revue politique et parlementaire*, année 1899. — N° de février, page 281.

Tableau indiquant les dépenses pour les institutions patronales des chemins de fer en 1897

NATURE DES DÉPENSES	EST	LYON	MIDI	NORD	ORLÉANS	OUEST	Ensemble des Cies	ETAT
1° Avantages applicables au personnel en service :								
a) Gratifications et primes (non compris celles des mécaniciens et chauffeurs).	1.136.256	2.500.000	663.000	1.157.181	1.544.271	1.000.000	8.341.000	898.200
b) Indemnités de résidence	116.538	918.600		1.496.088	434.500	1.184.855		5.100
c) Secours de famille et autres.	144.228	104.300	438.000	351.446	701.074	1.180.974	7.161.000	
d) Avantages divers (boissons hygiéniques, contribution à l'habillement des boursiers, etc)	388.872	268.000	111.263	63.067	210.516	249.780	1.305.000	123.800
2° Avantages applicables au cas de maladie (solde de maladie, service médical, etc)	1.269.608	1.778.000	90.000	775.773	1.367.549	954.390	6.181.000	572.00
3° Avantages applicables au cas d'invalidité, de vieillesse ou de décès :								
a) Caisse des retraites. .	4.759.917	8.150.000	3.955.558	4.631.353	5.656.581	5.656.581	32.770.415	1.039.969
b) Allocations en capital et secours aux anciens agents ou à leur famille.	915.320	1.778.000	25.000	688.813	196.919	120.000	3.724.000	33.000
4° Subventions aux Sociétés de secours mutuels, de prévoyance, coopératives, etc.	434.441	24.300	209.225	36.731	131.567	75.460	914.000	28.659
Ensemble des dépenses patronales							60.294.000	2.785.000
Moyenne de ces dépenses par agent							258	236
Rapport pour cent de ces dépenses à la dépense totale d'exploitation . .							9.5 %	8.6 %

TITRE DEUXIÈME. — Exploitation technique du reseau d'Etat

CHAPITRE I

Voie et bâtiments

Le réseau de l'Etat a réalisé, depuis sa formation, des perfectionnements très importants et a donné ainsi l'impulsion du progrès aux grandes compagnies. Parmi les améliorations apportées à la voie et dont l'initiative appartient aux chemins de fer de l'Etat, citons d'abord le récent type de voie renforcée dans tous ses éléments, créé depuis plus de seize ans et comportant un nouveau rail en acier à double champignon dissymétrique permettant d'obtenir une augmentation de résistance d'un sixième avec une augmentation de poids d'un vingtième seulement. Au fur et à mesure des renouvellements, les rails en acier, répondant mieux aux exigences d'une circulation de trains rapides ou à lourdes charges, ont été peu à peu substitués aux rails en fer sur toutes les lignes principales et aujourd'hui, après l'expérimentation concluante faite sur le réseau de l'Etat, les compagnies ont opéré le même changement sur leurs grandes artères, en partie armées de rails en acier.

C'est au réseau d'Etat que revient aussi le mérite d'avoir fait, dès 1886, l'expérience des traverses métalliques, d'une durée de beaucoup supérieure à celle des meilleures traverses en bois et présentant un avantage de sécurité à cause de la plus grande rigidité de la voie dont les éléments sont assemblés entre eux d'une façon plus invariable. La fixité des attaches et l'inaltérabilité du métal comparativement au bois ont permis de réduire au minimum le personnel sur les lignes où ces traverses sont employées et de réaliser ainsi sur l'entretien des économies importantes. De 1886 à 1899, plus de 300.000 traverses métalliques ont déjà été posées sur le réseau de l'Etat, mais toutes les lignes, à raison du sous-sol, ne sont pas aptes à subir ces modifications de structure.

Le système des enclenchements électriques (1) a aussi été expérimenté et pratiqué pour la première fois par l'aeministration des chemins de fer de l'Etat; il a donné d'excellents résultats et permet la réduction de bien des frais. Citons encore, avant de clore cette énumération, le système de manœuvre à distance par fils qui a remplacé celui des manœuvres par tringles rigides, bien plus coûteux.

---

(1) On appelle enclenchement une conjugaison, une solidarité établie entre les divers appareils destinés à transmettre les signaux et combiné de telle sorte que l'un d'eux ne puisse occuper une position donnée si, de leur côté, les autres appareils n'ont pas pris une position correspondante et déterminée par l'enclenchement.

CHAPITRE II

Matériel et Traction

Section I. — *Améliorations réalisées*

Dès l'année 1878, le réseau de l'Etat s'est préoccupé d'apporter à son matériel roulant de sérieuses améliorations et a constamment suivi la voie du progrès. C'est ainsi qu'il a créé pour toutes les classes de voyageurs des avantages très appréciés; on peut même affirmer, sans témérité, qu'il a pris l'initiative d'une grande partie des perfectionnements réalisés pendant ces vingt dernières années.

Il a d'abord adopté, pour ainsi dire dès l'origine, un modèle uniforme de voitures à voyageurs bien plus spacieuses que celles qui étaient en service sur les divers réseaux et qui diffèrent seulement d'une classe à l'autre par les détails d'aménagement des compartiments. Les voitures de première classe sont à trois places par banquette, avec séparation par de larges accoudoirs, les voitures de seconde classe à quatre places par banquette, avec accoudoirs au milieu et aux extrémités; les voitures de troisième classe, à cinq places par banquette, ont les sièges et les dossiers rembourrés. Cette dernière amélioration, qui constituait alors une véritable innovation, a été

le point de départ des changements de même nature que les diverses compagnies de chemins de fer ont apportés ultérieurement à leur propre matériel et principalement à leurs wagons de troisième classe qui, sont encore aujourd'hui, sur les réseaux du Midi, de l'Ouest et d'Orléans, beaucoup moins confortables que sur le réseau d'Etat.

L'Etat est aussi le premier qui ait employé les voitures à couloir, en usage aux Etats-Unis depuis plus de trente ans. Tandis que les compagnies de Lyon et d'Orléans exposaient, en 1889, leurs premières voitures à boggies (1) de première classe, construites l'année précédente, le réseau d'Etat mettait en service, à la même époque, sur la ligne de Tours aux Sables-d'Olonne, un train complet uniquement composé de voitures du même type. Depuis 1876, une grande extension a été donnée à ce système, et surtout

(1) On désigne sous le nom de boggie ou train américain un dispositif destiné à permettre aux locomotives de s'inscrire facilement dans les courbes de faible rayon et qui a été longtemps la caractéristique des machines américaines. Ce dispositif consiste en un petit chariot à quatre roues dont les deux essieux, très rapprochés et invariablement parallèles, remplacent l'essieu d'avant de la machine. Ces deux essieux supportent un châssis spécial relié au châssis principal par l'intermédiaire d'une cheville ouvrière située au centre du chariot, autour de laquelle le bogie peut tourner dans tous les sens de façon à s'inscrire dans les courbes de faible rayon.

Le principe du boggie s'adapte également aux wagons : chaque véhicule est porté sur deux paires d'essieux peu écartés l'un de l'autre dans chaque paire (à peine d'un mètre) et rigoureusement parallèles entre eux ; le châssis général de la voiture est rattaché à chaque paire d'essieux par une cheville ouvrière autour de laquelle le groupe d'essieux peut tourner autant que l'exige le rayon des courbes.

sur la compagnie de Lyon et sur l'Etat, parce qu'il offre de grandes commodités aux voyageurs à cause de la stabilité des wagons dans la marche à grande vitesse. « L'emploi des boggies, dit en effet M. Maurice Dumoulin (1), ingénieur des arts et manufactures, permet le facile passage, dans les courbes raides, des plus longs véhicules et présente d'importants avantages, de plus en plus appréciés en Europe. Lorsqu'ils ont surtout trois essieux accouplés, ils donnent une grande douceur de roulement, atténuent considérablement les trépidations et enfin réduisent la charge par essieu, ce qui diminue la fatigue des voies et permet de n'employer que des essieux de faible diamètre, de fabrication courante, donnant lieu à une perte moindre par frottement des fusées. »

Aujourd'hui, la composition des principaux trains (2), entre Paris et Bordeaux, Bordeaux et Nantes, Tours à La Rochelle, est formé, pour les trois classes, de grandes voitures à intercirculation par couloir latéral reposant sur des trucks articulés.

Dès 1891, l'éclairage au gaz a été substitué aux anciennes lampes à huile dans tous les wagons de voyageurs, et, depuis 1893, les compartiments de première classe sont munis de l'électricité. Hâtons-nous cependant d'ajouter que l'éclairage électrique a été adopté par le Nord en 1894,

(1) « Etude sur les trucks articulés de voitures et de wagons usités aux Etats-Unis. »

(2) La loi de budget de 1900 prévoyait la transformation de quatre-vingts voitures.

non seulement pour les nouvelles voitures de première classe, mais aussi pour certaines voitures de deuxième et de troisième classe.

C'est encore l'Etat qui a pris l'initiative de chauffer les troisièmes. Il a également précédé les compagnies dans le chauffage de toutes classes par l'emploi de la vapeur vive de la locomotive circulant dans toute la longueur du train dans des chaufferettes placées sous les pieds des voyageurs. Ce système, appliqué pour la première fois par l'Etat en 1892, mais étudié préalablement par l'Est, a donné complète satisfaction; il permet d'entretenir une température uniforme et supprime tous les inconvénients résultant de la manutention des bouillottes dans les gares et de l'ouverture des portières pendant la nuit; il donne, en outre, aux agents de conduite, même en cours de route, la faculté de varier la durée et l'intensité du chauffage d'après la température extérieure.

Bien avant la plupart des compagnies, l'Etat a introduit les rideaux et les ventouses dans les wagons de troisième classe.

L'amélioration la plus récente date de 1897 et consiste dans la mise en circulation de wagons-restaurants parfaitement aménagés dans la plupart des trains express et où sont admis les voyageurs des trois classes. L'exemple de l'Etat n'a pas été encore suivi par toutes les compagnies.

L'administration des chemins de fer de l'Etat ne s'est pas seulement contentée de créer un grand confort pour les voyageurs, elle a aussi beaucoup développé la rapidité.

de ses transports par l'emploi de machines très puissantes, avec deux et trois essieux couplés. C'est ainsi que l'année dernière une machine Compound très perfectionnée, affectée au service des trains rapides de Paris à Royan, a permis d'atteindre une vitesse de pleine marche de 85 kilomètres ; grâce à la capacité de son tender et à la grande économie de son fonctionnement, cette nouvelle locomotive a franchi, sans arrêt, une étape de 239 kilomètres, c'est-à-dire la distance de Chartres à Thouars. Un pareil résultat n'a été encore obtenu sur aucun autre réseau français. La compagnie de l'Est cependant, encouragée par l'expérience réalisée sur le réseau d'Etat, se propose de faire parcourir à ses rapides, dans les mêmes conditions, les 262 kilomètres qui séparent Paris de Chaumont.

Section II. — *Effectif du matériel roulant*

Si l'on consulte les tableaux dressés d'après la statistique du ministère des travaux publics, tableaux paraissant le 31 décembre de chaque année dans le bulletin des chemins de fer français et faisant ressortir la situation comparative des grandes compagnies et des chemins de fer de l'Etat en ce qui concerne l'effectif de leur personnel et de leur matériel, on est frappé d'une part de l'insuffisance du matériel roulant des réseaux concédés et d'autre part de la trop grande importance de celui du réseau d'Etat ; c'est surtout pour les voitures à voyageurs et pour les wagons à marchandises que la disproportion est considérable, comme le prouvent les chiffres suivants :

L'Etat comptait, en 1896, 16 voitures par 100.000 voyageurs, tandis que l'Ouest n'en avait que 5,2 le Nord 6,3, l'Est 6,5, le Lyon 10, l'Orléans 11,3 et le Midi 12. La moyenne des six compagnies étant de 7,9, nous constatons que l'effectif de l'Etat dépassait le double de cette moyenne.

Si nous passons aux marchandises, nous trouvons qu'à la même époque l'Etat possédait, par 1.000 tonnes transportées, 4 wagons 1/10e, le Nord 2 6/10e, l'Orléans 2 5/10e, l'Ouest 2 6/10e, l'Est 2 8/10e, le Midi 3 et le Lyon 3 6/10e. La moyenne étant de 2 7/10e, celle de l'Etat lui était encore supérieure de 50 %.

Pour les machines l'écart est moins grand, quoique sensible sur certains réseaux.

D'après le parcours des trains effectué en 1896, le Nord possédait une locomotive par 30.761 kilomètres parcourus, l'Est en possédait une par 30.721, l'Orléans une par 30.526, l'Ouest une par 29.798, le Lyon une par 26.389, l'Etat une par 26.306, le Midi une par 26.013 kilomètres. L'Etat occupait donc le sixième rang dans l'utilisation de ses machines.

En 1898, le classement des divers réseaux était absolument le même.

Cette situation n'est pas récente; la faute en est imputable sinon à l'administration actuelle des chemins de fer de l'Etat qui s'est contentée de maintenir à peu près au même niveau l'effectif général, mais du moins à l'ancien conseil d'administration qui, jusqu'en 1883, avait escompté

une large extension du réseau qui ne s'est pas réalisée. En prévision de cet agrandissement éventuel, non contente de racheter le matériel des anciennes compagnies pour une somme de trente-trois millions, l'administration des chemins de fer de l'Etat avait fait à l'industrie privée, de 1879 à 1884, des commandes s'élevant à soixante-seize millions, chiffre tellement excessif que l'Etat a dû, pour tirer parti des wagons en excès, les louer aux compagnies voisines; les budgets de 1884 et de 1885 contenaient de ce chef une recette de 700.000 francs.

Mais, toutefois, à part quelques commandes de locomotives à grande vitesse et de nouvelles voitures à voyageurs répondant mieux aux nouvelles exigences de rapidité et de confort auxquelles sont assujetties les grandes entreprises de transport, le nombre des différents véhicules nécessaires à l'exploitation du réseau d'Etat n'a guère varié depuis une quinzaine d'années.

Le tableau suivant indique le mouvement du matériel roulant sur le nouveau réseau, pendant la période décennale 1887-1896 :

DÉSIGNATION	EFFECTIF AU 31 DÉCEMBRE DES ANNÉES									
	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896
Locomotives.	532	531	531	530	529	530	530	547	549	550
Tenders.	485	484	484	484	484	484	484	489	491	499
Voitures	1.752	1 752	1.755	1.762	1.765	1.765	1.766	1.780	1.765	1.765
Wagons	13.20	13.210	13.208	3.204	13.202	13.514	13.536	13.549	13.535	13.535
Wagons de service.	964	894	893	893	893	893	893	893	893	893
Grues roulantes	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35
Grues à vapeur	11	11	11	11	11	11	11	11	10	10
Essieux de rechange.	1.157	1.199	1.207	1 186	1.189	1.214	1.222	1.224	1.262	1.255

De 1887 à 1896, le nombre des locomotives a donc augmenté de 3.57 °/₀, celui des tenders de 2.89 °/₀, celui des voitures de 0.74 °/₀, celui des wagons à marchandises de 2.28 °/₀ et celui de l'ensemble des véhicules de 2.15 °/₀.

L'augmentation a donc été très faible et si l'on remarque que pendant la même période décennale les recettes brutes se sont élevées de 33.160.251 francs à 43.914.233, c'est-à-dire dans la proportion de 32.43 °/₀, on est forcé de reconnaître la trop grande importance de ce matériel qui peut suffire pendant de nombreuses années encore.

Au 31 décembre 1898, le nombre des locomotives en service sur le réseau d'Etat était de 566 et se trouvait ainsi en augmentation de 2.94 °/₀ sur l'effectif de 1896; le nombre des voitures à voyageurs, passant de 1.765 à 1.786, ne s'accroissait que de 1.20 °/₀, mais le total des wagons à marchandises montait de 8.30 °/₀ (14.420 contre 13.535).

A l'heure actuelle, le réseau de l'Etat tient encore le premier rang, si l'on rapporte la quantité de son matériel roulant à l'importance du trafic. — Voici d'ailleurs quelques détails empruntés au *Bulletin statistique des chemins de fer* de l'année 1898 (pages 152 et suivantes).

RÉSEAUX	Nombre de Machines		Nombre de Voitures par 100.000 voyageurs kilométriques	Nombre de Wagons par 100,000 tonnes de marchandises
	Par kil. exploité	Par 100,000 kil parcourus par les trains.		
Nord	0,46	3,14	0,21	2,10
Est	0,28	3,19	0,24	1,73
Orléans	0,20	3,17	0,23	1,52
Lyon	0,29	3,60	0,20	1,91
Midi	0,26	3,89	0,25	2,13
Ouest	0,27	3,33	0,23	2,33
Moyenne des Cies. .	0,29	3,36	0,23	1,93
Etat	0,20	3,73	0,38	3,75

Mais si l'on reproche à l'Etat d'avoir un matériel roulant bien plus considérable que celui des compagnies, il ne faut pas oublier non plus qu'il a été fait grief à celles-ci d'avoir moins de véhicules que l'Etat et de causer ainsi un préjudice au commerce et à l'industrie. En 1899, la pénurie des wagons a été constatée et relevée sur le réseau du Nord, par les administrateurs des mines de Béthune et de Lens; sur le réseau d'Orléans, par les chambres de commerce de Nantes, d'Orléans et le syndicat agricole du Morbihan; sur le réseau de l'Ouest, par les expéditeurs de pommes à cidre; sur le réseau du Midi, par le directeur des mines de Prades et sur le réseau de Lyon par la chambre de commerce de Marseille. Hâtons-nous cependant d'ajouter que devant ces réclamations et en prévision de l'Exposition, les compagnies ont beaucoup accru leurs

moyens de transport. L'industrie métallurgique s'est même trouvée tout d'un coup accablée de commandes, ce qui expliquerait peut-être partiellement l'élévation des prix constatée l'année dernière dans cette branche manufacturière.

TITRE III. — Exploitation commerciale

CHAPITRE PREMIER

Service des trains

Par des combinaisons judicieuses dans l'organisation du service, le réseau de l'Etat est arrivé à desservir à la satisfaction générale du public la région qu'il traverse et d'année en année, les améliorations se sont poursuivies avec la même régularité.

D'abord en ce qui concerne la grande vitesse, les relations ont été multipliées entre toutes les villes importantes comprises dans le champ d'action des chemins de fer rachetés. Des trains rapides de jour et de nuit, accessibles aux voyageurs des trois classes, ont été mis en circulation entre Paris et Bordeaux, Paris et Royan, Nantes et Bordeaux, Paris et La Rochelle. Des trains express, également accessibles à tous les voyageurs, ont été créés entre Nantes et Poitiers, Angers et Poitiers, Niort et le sud du réseau. L'Etat est donc le premier qui, à l'instar des compagnies anglaises, ait démocratisé les trains de vitesse, son exemple

n'a été encore suivi (1) que par la compagnie de l'Est qui, depuis l'année 1900, a fait entrer des voitures de 3e classe dans la composition des trains rapides allant de Paris à Strasbourg. Mais si nous prenons les autres compagnies, l'Orléans par exemple, nous constatons que sur vingt-cinq trains allant de Paris à Bordeaux, quatorze sont l'objet de restrictions plus ou moins diverses : ainsi le trajet simple minimum nécessaire pour être admis dans certains express est, pour la troisième classe, de 300 kilomètres et pour la seconde classe de 150 kilomètres.

D'autre part, pour favoriser l'extension du mouvement des voyageurs vers les plages de l'Océan, des trains de grande vitesse, comprenant des wagons à couloir de toutes classes et des wagons-restaurants où tout le monde peut entrer, ont été mis en marche entre Paris et Royan pendant la saison balnéaire. Dans le même but, des rapides ont relié Nantes à Pornic, Nantes aux Sables, et des trains de plaisir, avec réduction de prix de 60 %, sont organisés tous les ans, du mois de juillet au mois de septembre, pour transporter les voyageurs sur les bords de l'Atlantique.

Toutes les villes importantes se trouvent donc desservies dans des conditions très satisfaisantes.

Les lignes secondaires n'ont pas été non plus perdues

---

(1) La compagnie P.-L.-M., elle aussi, depuis l'été de l'année 1901, a mis en service un train rapide (n° 47) dans lequel sont admis les voyageurs de 3e classe ayant un parcours à effectuer d'au moins 500 kilomètres.

de vue et les nombreux trains mixtes qui les sillonnaient ont été remplacés par des trains légers et des trains de marchandises, alors que les compagnies de l'Ouest, du Midi et d'Orléans, malgré les réclamations du public, en ont, au contraire, augmenté le nombre ; mais il est bon de rendre justice aux trois autres réseaux concédés, sur lesquels, de 1889 à 1897, le parcours total des trains mixtes a diminué de 30 % (1).

Si nous passons à la vitesse des trains, nous constatons que les progrès n'ont pas été moins sensibles, voici, d'ailleurs, dans quelles proportions se sont accrues, de 1886 à 1899, les vitesses commerciales des trains les plus rapides sur chaque ligne (2).

PARCOURS	1886	1899
Paris aux Sables . . .	47 kil. 500	66 kil.
Paris à Niort	48 400	70 500
Paris à La Rochelle . .	48	68 100
Paris à Royan	45 500	67 800
Paris à Cognac	45 500	60 900
Nantes à Bordeaux. . .	44 700	53 700
Bordeaux à Royan . . .	43 700	70 300

Néanmoins ces vitesses, à peu près égales à celles des compagnies de l'Ouest, de l'Est et de Paris-Lyon, se trou-

(1) *Journal des transports*, n° du 16 décembre 1899. Pages 621 et suivantes.

(2) *Journal des transports*, n° du 16 décembre 1899. Pages 621 et suivantes.

vent bien inférieures à celles du Nord, du Midi et de l'Orléans qui atteignent 83 kilomètres sur les grandes artères de Paris à Bordeaux, de Paris à Lille et de Cette à Bordeaux. Mais grâce à l'emploi de nouvelles machines plus puissantes expérimentées en 1900, et dont nous avons parlé à propos de l'exploitation technique, le réseau d'Etat compte encore augmenter ses vitesses au fur et à mesure de la mise en service de nouvelles sections de doubles voies.

Enfin, pour donner toute l'extension désirable au transport des marchandises, l'Etat a organisé, entre les localités importantes, des trains directs et à marche accélérée, composés de wagons montés sur boggies et d'une capacité de quinze tonnes. De grands courants commerciaux ont été ainsi établis d'une part entre Chartres, Tours, Angers, Nantes et Bordeaux et d'autre part entre La Pallice, La Rochelle, Poitiers et tous les centres de la grande artère de l'Orléans. Ajoutons en dernier lieu que la durée minima des transports en petite vitesse a considérablement diminué, comme l'indique le tableau suivant :

PARCOURS	1886	1889
Chartres à Bordeaux. .	100 h. 30 m.	30 h. 40 m.
Nantes à Bordeaux . .	62 h. 42 m.	20 h. 30 m.
Nantes à Poitiers. . .	57 h. 10 m.	17 h. 40 m.
La Rochelle à Angoulême	17 h. 30 m.	9 h.

CHAPITRE II

Tarifs

Les adversaires du régime actuellement en vigueur en France en matière d'exploitation des voies ferrées invoquent surtout, en faveur de leur opinion, la tarification défectueuse adoptée par les compagnies concessionnaires. Leurs attaques incessantes contre celles-ci, depuis l'heureuse réforme de 1892 sur les taxes de grande vitesse, sont presque uniquement dirigées contre les prix de transport des marchandises de petite vitesse. Avant d'entrer dans l'étude des remaniements laborieux de tarifs effectués par l'Etat sur son réseau après le rachat de 1878, il est bon d'examiner quelques-unes des plus importantes critiques formulées contre les prix de transport des compagnies par les antagonistes de l'exploitation des chemins de fer par l'industrie privée.

Le premier vice qu'ils relèvent contre les tarifs des compagnies, c'est leur élévation par rapport à ceux qui sont appliqués sur le réseau d'Etat ; ils leur reprochent d'entraver ainsi l'essor économique du pays, de restreindre le trafic et par conséquent de diminuer le produit total et de nuire à l'intérêt de tous, car le bon marché est un stimulant puissant, capable de développer dans une

large mesure les transactions, d'augmenter la richesse générale et par là même de compenser les sacrifices causés par la réduction des taxes.

Outre que les tarifs des compagnies, comme nous le verrons au cours des explications qui suivent, tendent de plus en plus à atteindre le niveau de ceux de l'Etat, les économistes et les publicistes qui raisonnent de la sorte semblent ignorer qu'il y a là un état de choses inhérent au caractère, à l'essence même de toute grande entreprise industrielle. Une compagnie, en effet, ne peut pas, comme l'Etat, faire remise d'une portion de la partie du tarif que l'on appelle le péage (1) et qui, correspondant aux dépenses d'établissement des voies ferrées, représente la quote-part de chaque voyageur dans l'amortissement des emprunts contractés par les compagnies. Ces dernières ne peuvent pas bénéficier de l'activité économique créée par une diminution du péage tandis que l'Etat, au contraire, se trouve indirectement et suffisamment indemnisé par l'augmentation du rendement des impôts qui en résulte.

Une autre critique adressée aux tarifs des compagnies, c'est leur multiplicité et leur obscurité. Combien de fois n'a-t-on pas signalé l'embarras fréquent dans lequel se trouvent les expéditeurs et souvent même les agents les plus expérimentés lorsqu'ils ont à établir un prix en se

(1) On oppose au péage les frais de traction et d'exploitation qui constituent le prix de transport. M. Krantz, dans ses observations au sujet des prix de transport » (page 56-57), estime que ces deux parties constitutives du tarif sont à peu près égales.

servant du livret Chaix, recueil formé de deux volumes de 2.500 pages?

Cette diversité, qui est beaucoup moins accusée sur l'Etat, tient principalement à ce que le capital d'établissement des lignes étant très variable, le péage, c'est-à-dire la partie correspondante du tarif qui doit l'amortir progressivement, diffère nécessairement d'un endroit à l'autre, les compagnies n'ayant pas d'autre moyen d'éteindre leur dette contractée envers les obligataires. D'autre part, le prix de transport a pour régulateur l'intensité du trafic ; plus celui-ci est développé sur une ligne, plus le tarif peut y être établi à un taux modéré, car le personnel et le matériel trouvent une utilisation plus complète, et partant les frais généraux d'exploitation sont bien moindres; toutes les fractions de réseaux traversant des pays pauvres, peu habités, montagneux, loin des grands courants commerciaux, doivent fatalement subir de plus hautes taxes. C'est ce qui a fait dire à M. Cauwès, dans son traité d'économie politique (tome IV, page 234) que les tarifs sont souvent en raison inverse des besoins de bon marché et maltraitent les populations les moins riches.

Les chemins de fer de l'Etat échappent à cette critique parce qu'ils traversent des contrées généralement assez prospères, entièrement agricoles, peu accidentées, n'ayant nécessité que quelques travaux d'art, et surtout parce qu'ils sont en mesure de compter, pour tirer le plus grand profit du capital engagé, sur les bénéfices indirects, c'est-à-dire sur les plus-values fiscales résultant des sacri-

fices consentis en faveur des territoires les plus déshérités de leur réseau.

Nous arrivons enfin au reproche le plus grave adressé aux tarifs des compagnies. Tous les partisans les plus décidés du rachat immédiat de tous les chemins de fer français s'appuient pour défendre leur idée sur l'inégalité et l'arbitraire extrême qui caractérisent la tarification en vigueur sur les chemins de fer concédés. D'un réseau à l'autre et, sur le même réseau, d'une ligne à l'autre, d'une localité à l'autre, la même marchandise est taxée quelquefois du simple au double, et le tarif général, calculé d'après la distance, loin de constituer le droit commun, ne règle qu'une petite partie des transports. Les prix fermes, ou de gare à gare, favorisant certaines régions, certains commerces et certains industriels au détriment des autres, les nombreux tarifs d'importation permettant aux produits étrangers de venir concurrencer les nôtres sur les marchés français, les tarifs de transit beaucoup trop réduits qui procurent le moyen aux négociants et aux fabricants étrangers d'accéder plus facilement que les producteurs français aux marchés extérieurs, voilà autant d'éléments dominants dont l'importance est vivement condamnée. Partout, au contraire, où prévaut l'exploitation d'Etat, ajoutent les adversaires des compagnies, c'est-à-dire en Belgique, en Allemagne, en Hongrie, en Autriche et en Suisse, l'égalisation des prix a amené une forte progression des recettes.

Mais quelles seraient donc les raisons d'un tel état de choses? Elles résideraient uniquement dans le désir de

faire disparaître la concurrence des entreprises de transport rivales, la batellerie et le cabotage. Par des exemples nombreux, M. Cauwès (1), dans son traité d'économie politique, et M. Pelletan (2), dans son rapport sur le budget annexe des chemins de fer de l'Etat, ont démontré que partout où commence la voie fluviale, les tarifs de faveur apparaissaient. M. Picard lui-même, dans son « *Traité des chemins de fer* » (tome I, page 432) constate que les tarifs assez réduits qui existent sur toutes les lignes du littoral de la Manche et de la Méditerranée sont dues à l'influence du cabotage.

Comme nous l'établirons tout à l'heure, les taxes de l'Etat échappent en grande partie à tous ces reproches : elles comportent une exclusion presque complète des tarifs de pénétration, et quelques prix fermes dont la suppression aurait entraîné une lésion trop grave à certains droits acquis. Enfin, considérant que la mer, les fleuves, les canaux sont des moyens de communication aussi utiles que les chemins de fer, l'administration du réseau de l'Etat a décidé que partout où il existerait un parallélisme entre l'une et l'autre de ces deux sortes de voies de transport, les prix des chemins de fer de l'Etat seraient supérieurs aux autres de 20 %.

Ici encore, les causes de cette différence entre les com-

---

(1) Tome IV, pages 235 et suivantes.

(2) *Journal Officiel*, année 1890. Docum. parlem. Chambre des députés. Annexe n° 996, pages 140 et suivantes.

pagnies et l'Etat tiennent à ce que celles-là, par leur caractère essentiellement commercial et industriel, ne doivent reculer devant aucun moyen pour tirer le plus grand bénéfice direct du capital versé entre leurs mains.

Section I. — *Historique de la réforme opérée sur le réseau d'Etat.*

L'essor des relations commerciales s'est trouvé favorisé, sur le réseau d'Etat, non seulement par une bonne organisation du service des trains, mais aussi par les grandes modifications apportées à la tarification. Nous verrons que l'Etat, par cette revision importante des taxes, a exercé une action indirecte et cependant décisive sur les grandes compagnies qui se sont enfin décidées à entrer dans l'ère des améliorations de leurs prix de transport.

Si nous remontons dans le passé, nous trouvons que bien avant la loi de rachat de 1878, de nombreuses critiques ont été formulées contre les tarifs des grandes compagnies de chemins de fer par les représentants autorisés du commerce, de l'industrie et de l'agriculture. Sous le second Empire, ces critiques devinrent si ardentes que le gouvernement, en 1865, fit procéder à une enquête qui resta sans résultat pratique. En 1877 et en 1878, le Sénat et la Chambre en firent ouvrir une nouvelle sur le régime général des chemins de fer; les diverses commissions parlementaires élues à cet effet reconnurent qu'il était indispensable de simplifier et de diminuer les tarifs afin de

donner satisfaction aux besoins généraux du pays. Mais les compagnies, combattant l'application de formules générales (barèmes kilométriques, classifications uniformes), qu'elles considéraient comme incompatibles avec une exploitation commerciale, firent échouer toute tentative de réforme.

La question se posa de nouveau après la création des chemins de fer de l'Etat dont l'administration, au début, dut appliquer les tarifs des anciennes compagnies concessionnaires; ces tarifs présentaient de telles divergences qu'un remaniement était à opérer le plus tôt possible : ainsi le prix de transport de la tonne kilométrique variait, suivant les groupes de lignes, de 7 centimes 63 à 14 centimes 89 et s'élevait en moyenne, pour tout le réseau, à 7 centimes 89.

Dès le commencement de l'année 1880, le conseil d'administration du nouveau réseau présentait résolument à l'homologation ministérielle, pour les marchandises aussi bien que pour les voyageurs, des propositions basées sur le principe de l'égalité et tendant à l'établissement de barèmes kilométriques du système belge (1), décroissant à mesure que la longueur du parcours augmente. Ces barèmes, applicables sur l'ensemble des voies ferrées de l'Etat,

---

(1) Les tarifs belges ont pour caractéristique de favoriser les longs parcours et d'être à base constante.

Exemple : Le prix kilométrique est de 10 centimes jusqu'à 100 kilomètres, de 8 centimes pour les 100 kilomètres suivants, de 7 centimes pour les 100 autres jusqu'à 300, de 6 centimes pour les 100 suivants jusqu'à 400, puis de 5 centimes et ainsi de suite.

devaient faire disparaître la plupart des nombreux prix fermes (1) alors en vigueur. Il était demandé en outre pour les voyageurs la création de billets d'aller et retour à prix réduits, de toute gare à toute gare. Enfin les marchandises se trouvaient réparties en six séries, et des prix peu élevés étaient établis pour celles qui intéressent plus particulièrement les sources même de la richesse publique, c'est-à-dire pour les engrais et les combustibles minéraux.

Par ces réformes et ces améliorations apportées dans la structure et dans les bases des différentes taxes de transport, le conseil d'administration comptait donner une plus grande liberté d'action au commerce et à l'industrie, encourager l'agriculture et favoriser dans la mesure du possible le développement économique des contrées desservies.

Quoique assez critiqués par les adversaires de l'exploi-

---

(1) Les prix fermes s'opposent aux barèmes ou prix kilométriques. Les premiers sont applicables aux expéditions de certaines gares à certaines gares ; ce sont des prix forfaitaires créés en faveur de certaines relations seulement. Ils sont donc de forme capricieuse et arbitraire. Le *Recueil Chaix* en contient plusieurs qui représentent à peine les 3/8e du prix du barème applicable au même parcours.

Le barème, au contraire, est une taxe proportionnelle à la distance, applicable à tout un réseau et reposant sur une base kilométrique constante ou une succession de bases décroissantes. Le comité consultatif résiste à l'établissement des prix fermes parce que, une fois établis, ils créent une sorte de situation acquise à certains centres de production et qu'il est très difficile de les supprimer.

tation d'Etat, les nouveaux tarifs, comportant de larges réductions, furent mis en vigueur le 1er juin 1880 pour la grande vitesse, les 15 juillet et 16 octobre de la même année pour les marchandises.

Section II. — *Economie de la réforme de 1880*

§ 1. — *Grande vitesse*

A la date du 1er juin, le réseau d'Etat mit en vigueur sur toutes ses lignes le nouveau tarif de grande vitesse G. V. no 2, homologué le 31 mars et concernant les billets d'aller et retour. Ce tarif constitue une initiative hardie en décidant la délivrance, de toute gare à toute gare, et pour tous les parcours, de billets d'aller et retour comportant, sur les prix doublés des billets simples, une réduction de 40 % pour les parcours inférieurs à 50 kilomètres et de 25 % pour les parcours supérieurs.

Jusque-là, les billets d'aller et retour à prix réduits n'avaient été établis, en France, que par mesures exceptionnelles appliquées, les jours de foires ou de marchés, entre les grands centres et leurs banlieues.

La durée de validité fixée par le nouveau tarif G.V. no 2, beaucoup plus longue que celle qui avait été admise par les compagnies, était de deux jours pour les parcours jusqu'à cent kilomètres et augmentait ensuite de vingt-quatre heures par cent kilomètres ou fraction de cent kilomètres.

Le 1er avril 1883, la validité jusqu'à cent kilomètres a

été portée à trois jours, l'augmentation de vingt-quatre heures par cent kilomètres étant d'ailleurs maintenue, et, à la suite de la réforme de 1892 sur les tarifs de grande vitesse, le taux de réduction des prix des billets d'aller et retour par rapport à ceux des billets simples a été modifié : il n'est plus, sur l'ensemble du réseau, Paris excepté, que de 30 % pour les parcours jusqu'à cent kilomètres, et croît, à partir de cette distance, d'une manière continue de 30 à 40 %, à raison de 1 % par vingt kilomètres, pour atteindre son ancien taux de 40 % à 300 kilomètres et rester ensuite invariable pour les parcours supérieurs. Cette modification a eu pour but de diminuer l'écart entre les tarifs de l'Etat et ceux des compagnies voisines d'Orléans et de l'Ouest. Pour les relations de Paris avec les gares du réseau d'Etat, la réduction est de 25 % en première classe, 20 % en deuxième et troisième classes, c'est-à-dire la même que dans les compagnies, pour tous les parcours sans distinction.

Ce nouveau tarif G. V. nº 2 appliqué dès 1880 et revisé en 1892, a été très bien accueilli par les populations des contrées traversées par les lignes de l'Etat et a fortement contribué à la progression constante des recettes-voyageurs.

Même à l'heure actuelle, les grandes compagnies sont moins libérales que l'Etat dans les conditions de jouissance des billets d'aller et retour, et l'Est, le Midi et l'Orléans sont encore les seules qui en délivrent de toute gare à toute gare; les autres réseaux ont étendu les zones de

délivrance de ces billets mais n'ont pas généralisé la mesure. Ainsi le Lyon, l'Ouest et le Nord en distribuent de Paris à toutes les gares de leur réseau et inversement; mais pour les gares autres que Paris, chacune de ces trois compagnies fixe des périmètres variables, autour de certains centres seulement. Toutefois, le conseil d'administration de l'Ouest se prépare à adopter l'heureuse réforme appliquée depuis plus de vingt ans par l'Etat.

Sur les réseaux concédés, la réduction généralement admise par rapport aux prix doublés des billets simples est invariable; comme nous le disions plus haut, elle n'est que de 25 % pour la première classe et de 20 % pour les deux autres. Enfin la validité des billets d'aller et retour y est bien moins longue que sur le réseau de l'Etat : il suffit de parcourir un indicateur des chemins de fer pour s'en convaincre.

Citons en dernier lieu une autre disposition qui ne figure pas encore dans les tarifs de toutes les compagnies (1) : moyennant un supplément de 1 franc en première classe, 75 centimes en deuxième classe, 50 centimes en troisième classe, les voyageurs ayant à effectuer sur

(1) Les compagnies d'Orléans et du Midi accordent le bénéfice des mêmes avantages aux voyageurs circulant sur leurs réseaux. La compagnie de Lyon permet aux voyageurs porteurs de coupons de retour de billets d'aller et retour, délivrés pour un parcours de 400 kilomètres et au delà, de s'arrêter une fois et pendant 24 heures au cours du voyage de retour; mais cet arrêt n'a pas pour effet d'augmenter la durée de validité de leurs billets.

l'Etat un trajet d'au moins 300 kilomètres (600 kilomètres aller et retour), peuvent s'arrêter à deux gares intermédiaires, les arrêts pouvant avoir lieu, soit tous les deux au retour, soit l'un à l'aller et l'autre au retour.

Les autres tarifs spéciaux de grande vitesse (G. V. nº 3 à G. V. nº 34 : cartes d'abonnement, billets circulaires ou d'excursion, billets d'émigrants, excédents de bagages et chiens, denrées, titres, papiers-valeurs, etc.) contiennent sur tous les réseaux des formules équivalentes et comportent des réductions à peu près identiques. Seule, la validité des billets de bains de mer délivrés par les chemins de fer de l'Etat à destination des plages desservies par eux, est plus longue que celle des billets délivrés par les compagnies pour les stations balnéaires maritimes situées dans leur sphère d'exploitation. Une autre différence consiste dans l'absence de prix fermes pour le transport de toutes les denrées énumérées dans le tarif G. V. nº 14 (coquillages, huîtres, légumes frais, glace, bière en fûts, etc.) alors que les taxes correspondantes du Midi, de l'Orléans et de l'Ouest sont pour la plupart des prix de gare à gare.

Nous ne parlerons pas des tarifs généraux de grande vitesse des compagnies parce que, depuis 1892, ils sont identiques à ceux de l'Etat, sauf en ce qui concerne le prix des billets de première classe, inférieur de 9 % sur le réseau racheté.

§ II. — *Petite vitesse*

Les nouveaux tarifs généraux de petite vitesse, homologués le 1er juillet 1880, ont été mis en vigueur le 15 du même mois. Les marchandises y sont divisées en six séries, et en cela encore l'Etat a devancé les grandes compagnies, aux réseaux desquelles cette classification en six groupes n'a été étendue qu'à partir de 1885, au fur et à mesure de la réalisation des réformes qu'elles s'étaient engagées, par les conventions de 1883, à introduire dans leurs taxes.

Si nous cherchons à comparer les nouveaux tarifs généraux des réseaux concédés avec ceux des chemins de fer de l'Etat, nous trouvons que les bases initiales de tarification des transports en petite vitesse, c'est-à-dire de 0 à 1 kilomètre et au delà jusqu'au changement de base (1) sont à peu près les mêmes partout, pour les six séries. Ainsi toutes les compagnies et le réseau d'Etat partent de la base 16 centimes pour la première série, 14 centimes pour la seconde. Mais pour la troisième série, le Nord, l'Ouest, l'Orléans, le Lyon et l'Etat admettent 12 centimes lorsque le Midi commence à 13 et l'Est à 11 centimes. Pour la quatrième série, toutes les compagnies et l'Etat commencent à 10 centimes, sauf le Midi à 12 centimes. Pour la cinquième série, le Midi a pour base initiale 10 centimes

(1) C'est-à-dire jusqu'à 50 kilomètres pour les quatre premières séries et jusqu'à 25 kilomètres pour les deux dernières.

lorsque les cinq autres compagnies et l'Etat ont 8 centimes. La sixième série est seule uniforme pour les six compagnies et l'Etat. Voilà pour le point de départ.

Mais dans la suite, on remarque que l'application de la décroissance des bases ne se poursuit pas d'après une progression uniforme sur tous les réseaux français. Pour s'en convaincre, il suffit de consulter les tableaux des bases des tarifs et de les comparer entre eux. Il ressort de cette étude que les barèmes du réseau de l'Etat ont des bases sensiblement plus réduites que les barèmes similaires des compagnies pour les première, deuxième, quatrième et cinquième séries. Pour la troisième série le barème de l'Est est un peu plus réduit jusqu'à 200 kilomètres, où s'établit l'égalité; de 200 à 400 kilomètres il existe un léger écart en faveur du barème de l'Etat et à partir de cette distance l'écart se produit en faveur du barème de l'Est. Pour la sixième série (matières encombrantes : engrais, combustibles minéraux) les prix des compagnies sont en général plus avantageux que ceux de l'Etat, mais ici les différences n'ont qu'un intérêt purement théorique, les marchandises de cette série profitant toutes de tarifs spéciaux, c'est-à-dire de prix beaucoup plus réduits que ceux résultant des tarifs généraux.

En dehors des tarifs généraux, le cahier des charges du réseau d'Etat ne contient que sept tarifs spéciaux pour la petite vitesse, la plupart (1) de ceux qui avaient été éta-

(1) 69 tarifs spéciaux se trouvèrent supprimés.

blis par les anciennes compagnies ayant été abrogés. Ces tarifs, applicables sur tout le réseau, kilométriques et à base décroissante, donnent le même prix pour la même marchandise expédiée à la même distance dans toutes les directions. Cette règle ne comporte que quelques exceptions relatives à certains prix fermes (1) établis par les compagnies rachetées sur des bases tellement faibles qu'il était impossible, sans réduire les prix de transport à un taux dérisoire, de les adopter pour les barèmes applicables sur l'ensemble du réseau de l'Etat; d'autre part, si on avait remplacé ces prix fermes par ceux résultant des nouveaux barèmes kilométriques, cette décision aurait provoqué des mécontentements dans le public, qui en profitait depuis longtemps. Il a donc paru plus rationnel de conserver à titre tout à fait exceptionnel, ces prix de faveur, au nombre de soixante environ, et ne s'appliquant qu'à une faible portion du trafic représentant à peine 10 °/₀ du tonnage total.

Bien que le comité consultatif des chemins de fer poursuive avec persistance la destruction des prix de transport forfaitaires ou tout au moins entrave leur extension, ils sont encore très nombreux sur la plupart des réseaux concédés et notamment sur l'Est et le Lyon.

Leur généralisation a même créé de nombreuses anomalies dont voici un exemple : pour le transport des vins

(1) Les tarifs des compagnies rachetées ne contenaient pas moins de 700 prix fermes avant la réforme opérée en 1880.

en fûts de Bordeaux à Bergerac (97 kilomètres), le tarif D. n° 6 de la compagnie d'Orléans fixe un prix de 5 fr. par tonne, frais de manutention compris; si l'on appliquait à ces vins le barème afférent aux parcours de 97 kilomètres sur l'ensemble du réseau d'Orléans, on aurait 13 fr. 15 par tonne, frais de manutention compris, c'est-à-dire une taxe plus élevée que la première de 62.50 %.

Notre étude sur la réforme des tarifs de petite vitesse opérée en 1880 sur le réseau racheté serait incomplète si nous omettions d'établir un rapprochement entre quelques-unes des taxes en vigueur sur les divers réseaux français. Dans un but de simplification nous limiterons ce parallèle aux marchandises les plus usuelles, c'est-à-dire aux combustibles minéraux, aux boissons, aux betteraves, aux sucres, aux huiles minérales et au sel.

Pour les combustibles minéraux, les barèmes de l'Etat (P. V. n° 7) sont plus réduits, d'une façon générale, que ceux des six autres réseaux. En effet, à 200 kilomètres, l'Etat fait payer 6 francs, le Nord 8 francs, l'Est 7 francs, le Lyon 8 fr. 50, l'Orléans 7 francs, le Midi 8 fr. 50 et l'Ouest, 8 francs. Entre 363 et 400 kilomètres, le barème P.-O devient inférieur à celui de l'Etat. Mais il faut remarquer que sur le Nord, l'application du barème est l'exception par suite des nombreux prix fermes plus réduits applicables des centres de production aux principaux lieux d'écoulement mais qui, dans leur ensemble, sont supérieurs à ceux du barème de l'Etat. Ainsi, pour les expéditions de Jeumont à Arras (108 kilomètres) il existe un prix ferme

de 5 fr. 40, frais de gare compris, alors que sur l'Etat, pour la même distance, le barême donne 4.45 (frais de gare compris). De même, pour les transports de houille de Jeumont à Abbeville (196 kilomètres), le Nord établit un prix ferme de 7 fr. 40 tandis que le barême de l'Etat, pour la même distance, n'est que de 6 fr. 35.

Pour les boissons fermentées de toute nature, le barême n° 5 (P. V. n° 6), applicable sur l'ensemble du réseau d'Etat est, lui aussi, plus réduit que les barêmes similaires des compagnies. Ainsi, pour les vins en fûts, les prix, à 200 kilomètres, sont: sur l'Etat, 11 francs par wagon complet et sans condition de tonnage ; sur le Nord 22 fr. 15 par expédition d'au moins 250 kilogs, 13 fr. par wagon complet d'au moins 4.000 kilogs, et 12 fr. par wagon complet d'au moins 6.000 kilogs ; sur l'Est, 19 francs par wagon complet et sans condition de tonnage ; sur le Lyon 15 fr. 50 par wagon complet et sans condition de tonnage ; sur l'Ouest 23 francs, sans condition de tonnage, et 15 francs par expédition d'au moins 250 kilogrammes; sur le Midi, c'est la 3e série du tarif général qui est applicable (13 fr. 50 sur la ligne de Bordeaux à Cette et 25 francs sur l'ensemble du réseau).

Mais si nous passons aux betteraves (tarif spécial P. V. n° 5), nous sommes forcés de reconnaître que les réductions les plus appréciables existent principalement dans les barêmes de l'Orléans, du Midi et de l'Est, surtout pour les transports à courtes distances, dont voici d'ailleurs les prix : Etat (4.000 kilogrammes) 2 fr. 40 à à 50 kilomè-

tres et 4 francs à 100 kilomètres ; Nord (5.000 kilogs) 3 fr. à 50 kilomètres et 5 francs à 100 kilomètres ; Est (5.000 kilogs) 2 francs 25 à 50 kilomètres, et 3 fr. 75 à 100 kilomètres ; Lyon (5.000 kilogrammes) 3 francs à 50 kilomètres et 4 francs à 100 kilomètres ; Orléans (8.000 kilogrammes) 2 fr. 35 à 50 kilomètres et 3 fr. 60 à 100 kilomètres ; Midi (8.000 kilogs) 2 fr. 75 à 50 kilomètres et 4 fr. 65 à 100 kilomètres ; Ouest (5.000 kilogrammes) 2 fr. 50 à 50 kilomètres et 3 fr. 50 à 100 kilomètres.

Avec les sucres fabriqués, l'avantage revient à l'Etat dont le barème n° 5 (tarif spécial P. V. n° 5) est plus réduit, à toutes distances, que les barèmes similaires des compagnies : à 300 kilomètres, sans condition de tonnage et par wagon complet, sur l'Etat, 15 francs ; sur le Nord, 18 francs ; sur l'Est, 19 fr. 50 ; sur le Lyon, 17 francs ; sur l'Orléans, 28 francs ; sur le Midi, 28 francs et sur l'Ouest 22 francs.

Quant aux résultats de la comparaison du tarif spécial P. V. n° 15, concernant les huiles minérales, avec les prix correspondants appliqués sur les réseaux concédés, ils se trouvent consignés dans le tableau ci-après :

DÉSIGNATION	100 kilog.	200 kilog.	300 kilog.
Etat (sans condition de tonnage)	11 f. 50	21 f.	30 f.
Lyon id.	12 »	23	34
Orléans id.	12 »	23	31
Ouest id.	14 »	27	40

Midi (pas de barème) ; Nord et Est n'admettent que le transport par wagon complet de 5.000 kilogrammes.

Enfin, si nous prenons les expéditions de sel gemme et de sel marin par wagon complet d'au moins 4.000 kilogrammes (tarif spécial P. V. n° 4), nous constatons que le tarif de l'Etat est plus réduit, à toutes distances, que celui des compagnies du Lyon, d'Orléans, du Midi et de l'Ouest; il est moins élevé que celui du Nord jusqu'à 200 kilomètres, mais de 200 à 300 kilomètres (parcours maximum sur le Nord), le barème du Nord est plus bas (9 fr. sur l'Etat, 8 fr. 50 sur le Nord). Le barème de l'Est, jusqu'à 300 kilomètres, est moins avantageux que celui de l'Etat et devient légèrement plus faible à partir de cette distance (la différence est de 1 fr. à 400 kilomètres et de 2 fr. à 500 kilomètres). Pour les expéditions sans condition de tonnage, la compagnie de l'Est applique le même barème que pour les expéditions par wagon complet et ce barème est de beaucoup inférieur à celui de l'Etat : à 100 kilomètres, il est de 4 fr. 75 contre 5 francs ; à 200 kilomètres, de 7 francs contre 9 francs ; à 300 kilomètres, de 9 francs contre 12 francs ; à 400 kilomètres, de 11 francs contre 16 francs ; à 500 kilomètres, de 13 francs contre 20 francs. Mais les barèmes de l'Orléans et du Midi sont plus élevés que celui de l'Etat. Seules, les compagnies du Nord, de l'Ouest et de Lyon ne comportent pas de prix, dans leurs tarifs, pour les expéditions sans condition de tonnage, elles fixent un minimum de poids (5.000 kilogs sur le Nord, 1.000 kilogs sur le Lyon, 500 kilogs sur l'Ouest) au-dessous duquel sont appliquées les taxes de la 5e série du tarif général.

L'administration des chemins de fer de l'Etat s'est donc signalée, presque au début de son existence, par une réforme très complète et très hardie des tarifs inspirée par les principes d'égalité, d'uniformité et de simplicité en matière de taxes. Son but fut de donner un grand essor au trafic sur les lignes généralement peu productives dont était composé le réseau d'Etat à son origine, et d'encourager en même temps les compagnies, par cet exemple, à consentir des réductions depuis longtemps attendues par le public. Ce n'est, en effet, que quelques années après la réforme de 1880 que les réseaux concédés se sont décidés à entrer, eux aussi, dans la voie de la revision de leurs prix de transport.

Ajoutons toutefois que les tarifs des petites compagnies rachetées en 1878 étaient beaucoup plus élevés que ceux des grandes compagnies; aussi les abaissements ont-ils été relativement faciles, même en s'imposant la gêne du barème kilométrique.

Section III. — *Comparaison, dans leur application, des prix de transport des compagnies avec ceux des chemins de fer de l'Etat.*

Instituer un parallèle entre les tarifs des diverses compagnies et ceux du réseau de l'Etat, serait un travail colossal que bien des hommes expérimentés se sont déclarés impuissants à accomplir et que personne ne pourrait conduire à une conclusion pratique. Mais si l'on ne peut com-

parer entre eux les tarifs tels qu'ils sont offerts au public, avec leurs infinies complications, il est plus facile d'établir la différence qui existe entre les tarifs appliqués. Il suffit de prendre dans les comptes rendus de chaque réseau le chiffre global des voyageurs et des marchandises transportés et le chiffre global des recettes, et de diviser celui-ci par le premier. En d'autres termes, la statistique nous donne des informations d'une manière beaucoup plus simple et beaucoup plus concluante: elle nous apprend en effet combien chaque compagnie a transporté, dans l'année, de voyageurs et de tonnes de marchandises, à quel prix et à quelle distance.

Avant d'entrer toutefois dans le détail des faits, il est bon de faire remarquer que ce procédé, malgré ses apparences de logique et de simplicité, peut être entièrement trompeur pour le calcul des prix de transport des marchandises, à raison même de la division de celles-ci en séries. Ainsi, on comprendra aisément que deux réseaux ayant les mêmes tarifs auront des prix moyens très différents si l'un transporte surtout des vins, qui paient des taxes relativement hautes, et l'autre des houilles, qui paient les taxes les plus faibles. De même, si les chemins de fer de l'État, qui traversent une région essentiellement agricole, transportaient des marchandises de la sixième série (houilles, minerais, etc.) dans la même proportion que le Nord, il est certain que le prix moyen de la tonne kilométrique y serait bien moins élevé.

Pour obtenir des résultats absolument exacts, il faudrait

donc tenir compte, dans la moyenne, de la différence des objets transportés pour chaque catégorie de marchandises.

§ 1. — *Tarifs des voyageurs*

En considérant d'abord la période de 1879 à 1883, on constate que le tarif moyen du transport d'un voyageur à 1 kilomètre est descendu, sur l'Etat, de 4 centimes 73 à 3,74 ; la réduction a donc été de 99 millimes, soit de 21 %. Pendant le même intervalle de temps, le tarif moyen des grandes compagnies est tombé de 0,0561 à 0,0458 sur le Nord, de 0,0482 à 0,0465 sur l'Est, de 0,0486 à 0,0457 sur l'Ouest, de 0,0519 à 0,0492 sur l'Orléans, de 0,0550 à 0,0518 sur le Lyon et de 0,0491 à 0,0482 sur le Midi, c'est-à-dire que la diminution afférente à chacun des six réseaux concédés a été respectivement de 18 % sur le premier, de 1,50 % sur le second, de 6 % sur le troisième, de 5 % sur le quatrième, de 6 % sur le cinquième et de 2 % sur le sixième. L'abaissement de la taxe kilométrique moyenne a donc été beaucoup plus important sur le réseau d'Etat que sur les autres.

Prenons maintenant une période moins éloignée, celle qui s'étend de 1883 à 1893 et dans l'intervalle de laquelle s'est réalisée la réforme des tarifs-voyageurs des compagnies. Voici quelles sont les variations du prix perçu par kilomètre parcouru, pendant ce cycle décennal : le tarif moyen du voyageur kilométrique, sur le réseau d'Etat, s'est abaissé de 3 centimes 74 en 1883 à 3 centimes 35

en 1893, soit de 10,5 %; sur le Nord, il a fléchi de 0,0458 à 0,0358 ou de 22 %; sur l'Est, de 0,0465 à 0,375 ou de 19 %; sur l'Ouest, de 0,0457 à 0,0391 ou de 12 %; sur l'Orléans, de 0,0492 à 0,0383 ou de 22 %; sur le Lyon, de 0,0518 à 0,0422 ou de 18 %, et sur le Midi, de 0,0482 à 0,0392 ou de 18,5 %. La diminution a donc été deux fois plus grande sur les réseaux concédés, où elle a atteint environ un cinquième, que sur le réseau de l'Etat, où elle n'a guère dépassé un dixième. C'est là un effet de la réforme importante qui a eu lieu en 1892 lorsque les compagnies consentirent à opérer une large réduction de leurs tarifs en compensation du sacrifice qu'avait fait l'Etat en renonçant à percevoir désormais l'impôt supplémentaire de 10 % établi sur la grande vitesse en 1871.

Si nous recherchons quel a été, pendant l'année 1893, le prix de transport d'un voyageur sur les chemins de fer de l'Etat et sur les grandes compagnies, nous obtenons le tableau et le classement suivants :

Réseaux	Prix par voyageur et par kilom.	Différence pour 100 par rapport aux Cies
Etat	0,0335	
Nord	0,0358	— 6,42
Est	0,0375	— 10,67
Orléans	0,0383	— 12,53
Ouest.	0,0391	— 14,32
Midi	0,0392	— 14,54
Lyon	0,0422	— 20,62

Il ressort de ces chiffres qu'en 1893, malgré les abaissements considérables que nous avons relevés plus haut dans les six compagnies, les tarifs de l'Etat sont encore bien inférieurs à ceux de la plupart d'entre elles.

Considérons enfin une troisième et dernière période, celle qui s'est écoulée de 1893 à 1898 :

Le bulletin statistique des chemins de fer français (1) nous fait connaître que, pendant ces cinq années, les tarifs de l'Etat ont baissé de 0,0335 à 0,319, soit de 5,5 %; ceux du Nord, de 0,0358 à 0,0339, soit de 6 %; ceux de l'Est, de 0,0375 à 0,0357, soit de 5 %; ceux de l'Ouest, de 0,0391 à 0,0383, soit de 2 %; ceux de l'Orléans, de 0,0383 à 0,0374, soit de 2,7 %; ceux du Lyon de 0,0422 à 0,0422, soit de 0 %, et ceux du Midi, de 0,0392 à 0,0352, soit de 10 %. La réduction des tarifs-voyageurs, sauf sur le Lyon où elle a été nulle, et sur le Midi, où elle a été très sensible, a donc donné à peu près les mêmes résultats sur les cinq autres réseaux, mais, dans le classement général, l'Etat n'arrive que le troisième, bien après le Midi et pour ainsi dire ex œquo avec le Nord.

Néanmoins, en 1898 comme en 1893, l'Etat tient encore la tête pour le bon marché de ses taxes et est suivi d'assez près par le Nord, mais le Lyon reste toujours le dernier :

---

(1) Année 1898, page 304.

Réseaux	Prix par voyageur et par kilom.	Différence pour 100 par rapport aux Cies
Etat	0,0319	—
Nord	0,0339	— 6,25
Midi	0,0352	— 10,40
Est	0,0357	— 11,80
Orléans	0,0374	— 17,25
Ouest.	0,0383	— 20,40
Lyon	0,0422	— 32,20

§ II. — *Tarifs des marchandises*

Sur le réseau de l'Etat, de 1879 à 1883, la réduction du prix perçu par tonne kilométrique a été bien plus accentuée que celle des tarifs-voyageurs. C'est ainsi que le prix moyen de la tonne kilométrique s'est abaissé de 7 centimes 89 à 5 centimes 49, ou de 31 %. Sur les réseaux concédés, la diminution a été infiniment moindre ; elle n'a été que de 3,80 % sur le Nord, de 2,25 sur l'Est, de 7 sur l'Orléans, de 3,85 sur le Lyon et de 4,15 sur le Midi; la taxe n'est descendue en effet que de 0,0557 à 0,0536 sur le premier de ces réseaux, de 0,0568 à 0,0555 sur le second, de 0,0629 à 0,0582 sur le troisième, de 0,0556 à 0,0534 sur le quatrième et de 0,0719 à 0,0711 sur le dernier. Quant à la taxe moyenne de petite vitesse de l'Ouest, au lieu de suivre le même mouvement de baisse, elle augmentait de 5,25 % et passait de 0,0627 à

0,0660. En 1883, l'Etat se trouvait donc distancé par le Nord et le Lyon, et l'Est arrivait presque à son niveau ; mais cette différence de l'Etat avec les deux plus riches compagnies tient à la proportion (1) plus considérable des matières pondéreuses qui circulent sur leurs rails.

Pendant la période décennale 1883-1893, la tarif moyen par tonne kilométrique passait de 0,0549 à 0,0511 sur le réseau d'Etat et se trouvait en baisse de 6,90 °/₀ ; sur le Nord, il descendait de 0,0536 à 0,0456 ; sur l'Est, de 0,0555 à 0,0507 ; sur l'Ouest, de 0,0660 à 0,0569 ; sur l'Orléans, de 0,0582 à 0,0567 ; sur le Lyon, de 0,0534 à 0,0509, et sur le Midi, de 0,0711 à 0,0607. C'est donc sur le Nord, l'Ouest et le Midi que la réduction a été la plus forte puisqu'elle variait de 14 à 15 °/₀, tandis qu'elle n'atteignait que 8,80 °/₀ sur l'Est, 4,80 sur le Lyon et 2,60 sur l'Orléans.

En 1893, la comparaison du prix de transport d'une tonne de marchandises par kilomètre sur les sept réseaux français donnait les résultats ci-après :

(1) Les combustibles minéraux ont fourni, en 1883, sur le Nord, la moitié du tonnage kilométrique total, et sur le Lyon le sixième, tandis que sur le réseau racheté ils n'en ont même pas fourni le huitième.

Réseaux	Prix par tonne kilom.	Différence pour 100 par rapport aux Cies
Etat. . . .	0,0544	»
Nord . . .	0,0456	+ 12,06
Est	0,0507	+ 0,79
Lyon. . . .	0,0509	+ 0,39
Orléans . . .	0,0567	— 9,88
Ouest . . .	0,0569	— 10,15
Midi. . . .	0,0607	— 15,82

Enfin, pendant les cinq années suivantes, de 1893 à 1898, toutes les compagnies ont opéré une diminution du prix de la tonne kilométrique variant de 14 °/₀ sur le Midi et de 8 50 °/₀ sur le Nord, à 5 80 °/₀ sur le Lyon, 4 75 °/₀ sur l'Orléans, 4 50 °/₀ sur l'Est et 1,40 °/₀ sur l'Ouest. Sur l'Etat, au contraire, la taxe moyenne des marchandises de petite vitesse se relevait de 5 centimes 11 à 5 centimes 41, soit de 5 85 °/₀.

Voici, d'ailleurs, quel était le classement des réseaux en 1898 :

Désignation	Prix par tonne kilom.	Différence pour 100 par rapport aux Cies
Etat	0,0544	»
Nord. . . .	0,0419	+ 22,25
Lyon. . . .	0,0480	+ 11,40
Est	0,0484	+ 10,50
Midi	0,0525	+ 3,30
Orléans . . .	0,0540	+ 0,48
Ouest. . . .	0,0561	— 3,75

Comme nous l'avons fait déjà remarquer, le bas prix relatif de la tonne kilométrique sur le Nord, sur l'Est et sur le Lyon s'explique par la très forte proportion, dans le tonnage général de ces compagnies, de marchandises (houille et matières pondéreuses), bénéficiant de tarifs très réduits; mais si l'on retranche du total les combustibles minéraux la comparaison reste moins désavantageuse pour l'Etat. M. Gruet, afin de le prouver, s'est livré (1), en 1896, dans son rapport fait au nom de la commission du budget sur les chemins de fer de l'Etat, à un travail assez long qui consiste à comparer, pour l'année 1895, sur les sept réseaux français, les prix de transport par kilomètre d'une tonne de marchandises autres que les combustibles minéraux. Il découle de ses recherches, dont les résultats sont mentionnés ci-contre, que la moyenne de l'Etat se trouve sensiblement améliorée.

DÉSIGNATION	Prix de transport de la tonne kilométrique en 1895.	Différence pour 100 par rapport aux compagnies.	Prix moyen de la tonne kilométr. déduction faite des combustibles minéraux.	Différence pour 100 par rapport aux compagnies.
Etat	0,0561	»	0,0587	»
Nord	0,0443	+ 26,41	0,0601	— 2,80
Lyon	0,0496	+ 12,90	0,0518	+ 13,13
Est	0,0504	+ 11,33	0,0574	+ 2,44
Orléans	0,0564	— 0,67	0,0619	— 5,17
Midi	0,0582	— 3,61	0,06 7	— 5,02
Ouest	0,0593	— 5,56	0,0608	— 3,62

(1) *Journal Officiel.— Documents parlementaires.* — Chambre, année 1886, annexe n° 2709.

CHAPITRE III

Influence de la réforme des tarifs et progrès, trafic sur le réseau d'Etat

L'extension des billets d'aller et retour et l'abaissement très sensible des taxes dont l'administration des chemins de fer de l'Etat a pris l'initiative ont puissamment contribué à activer la circulation sur le réseau racheté et les compagnies, en suivant l'exemple de l'Etat, ont vu le mouvement des transports prendre aussi, sur leurs lignes, un essor considérable. Mais ce résultat, toutefois, doit être attribué non seulement à la réduction des prix de transport, mais encore au grand développement du nombre des trains, à la création d'affluents nouveaux qui sont venus successivement déverser leurs produits sur les lignes constituant le réseau primitif (et cette cause s'applique plus spécialement au réseau d'Etat), et enfin à une productivité plus intense dans les diverses branches de l'activité nationale, car il est indéniable que le développement des transports est en relation directe avec le progrès économique d'un pays et l'extension de son commerce. « Plus on produit, plus on vend, plus il y a matière à transport » dit avec raison M. Félix Roussel, dans un article publié dans la *Revue politique et parlementaire* en mars 1900 ; « une crise dans la production, continue-t-il, aura une ré-

percussion immédiate sur l'industrie des transports ». Cet axiome semble avoir été méconnu par tous ceux qui, n'imputant qu'au dégrèvement des prix de transports les recettes colossales réalisées sur les chemins de fer de certains pays, notamment en Allemagne, ont posé en principe que plus on diminuait les tarifs, plus les recettes augmentaient. C'est là une grave erreur.

Certes, il est possible que, dans un état donné, un tarif trop élevé arrête le commerce ; en le diminuant un peu, on rendra sa liberté au trafic et l'on verra augmenter les recettes. Mais surtout pour les marchandises, il est un minimum au-dessous duquel on ne peut descendre.

Il ne faut donc pas attribuer exclusivement à la diminution des tarifs, comme l'ont fait la plupart des rapporteurs de la commission du budget, soit à propos des compagnies, soit à propos des chemins de fer de l'Etat, l'énorme accroissement du mouvement des transports qui s'est produit pendant ces vingt dernières années sur les voies ferrées françaises.

Pour nous rendre compte avec quelques détails des progrès du trafic sur le réseau de l'Etat, nous diviserons nos explications en deux parties : dans la première, nous étudierons la période qui s'étend de 1879 à 1890 et dans la seconde celle de 1891 à 1898 (1).

---

(1) L'année 1898 est la dernière sur laquelle nous avons pu nous procurer des documents officiels.

Section I. — *Progrès du trafic de 1879 à 1890*

Dans l'intervalle de temps qui s'est écoulé de 1879 à 1883, le nombre des voyageurs à 1 kilomètre (1) s'est élevé de 133.112.000 à 206.754.000, soit de 55 %. Dans la même période, le nombre de tonnes de marchandises transportées en petite vitesse à 1 kilomètre passait de 97.805.000 à 185.942.000 ; la différence entre ces deux chiffres étant de 88.137.000, l'augmentation atteignait 90 %.

En quatre ans, le trafic s'est donc accru sur le réseau d'Etat de 55 % pour les voyageurs et de 90 % pour les marchandises (2).

Dans son rapport très intéressant et très documenté fait en 1890, au nom de la commission du budget, sur les chemins de fer de l'Etat, M. Pelletan a voulu se rendre un compte exact du mouvement du trafic sur les lignes rachetées. Dans ce but, au lieu d'examiner l'ensemble du réseau d'Etat qui, depuis l'origine, avait subi des transformations considérables, en sorte que l'on aurait comparé des lignes tout a fait différentes, il a isolé les 963 kilomè-

(1) Le nombre des voyageurs à 1 kilomètre s'obtient en multipliant la distance par le nombre de voyageurs.

(2) De 1879 à 1885, le nombre de tonnes de houille transportées à 1 kilomètre est monté de 13.765.612 à 39.220.346, soit de 192 %. Dans les compagnies, au contraire, la progression était presque nulle; mais nous n'entrerons pas dans le détail des chiffres, parce que la réforme des tarifs de petite vitesse commençait alors à s'opérer sur les réseaux concédés.

tres qui étaient déjà exploités en 1879 et qui ont appartenu depuis lors au réseau sans interruption, écartant ainsi plusieurs tronçons aujourd'hui noyés dans des lignes plus longues. Il a trouvé que, sur ces 963 kilomètres, de 1879 à 1887, le nombre des voyageurs avait augmenté de 56 %: il y passait un courant de 91.000 voyageurs en 1879 et de 153.000 en 1887. Quant au mouvement des marchandises sur le même groupe de lignes, il avait plus que doublé : en effet, de 71.300 tonnes en 1879, le courant moyen s'était élevé à 160.000 tonnes en 1888. Mais nous ne suivrons pas M. Pelletan dans la comparaison qu'il établit entre l'Etat et les compagnies, et nous pensons que ce n'est qu'après les réformes de 1880, de 1885 et de 1892 (1) que le parallèle dont il s'agit peut donner des résultats desquels il soit possible de tirer des conclusions indiscutables. Cependant, pour les marchandises, après la revision de 1885, un rapprochement de ce genre serait plus concluant.

Dans la seconde partie de son long rapport, M. Pelletan veut indiquer avec plus de précision encore quels ont été, sur les lignes de l'Etat, les progrès du trafic, qu'il attribue en grande partie au dégrèvement des tarifs. Pour

(1) Les années 1885 et 1892 marquent, pour les compagnies, l'une la date de la réforme des tarifs de petite vitesse et l'autre la date de la réforme des tarifs voyageurs.

Les premières conventions homologuées renouvelant les prix de transport des marchandises furent celles du Lyon et de l'Est en 1885, puis celles du Nord (1886), de l'Orléans (1887), de l'Ouest (1888) et du Midi (1890).

cela il prend deux matières, les engrais et la houille, qu'il trouve plus particulièrement intéressantes parce qu'elles sont, suivant son expression très typique, « les matières premières, l'une du travail mécanique, l'autre du travail agricole et parce que leur emploi intéresse d'une façon générale, pour l'une les travaux de toute nature, pour l'autre les cultures de toutes sortes ». Eh bien, l'Etat, en 1879, transportait 162.000 tonnes de houille, et 43.000 tonnes d'engrais. Sept ans après, la quantité de combustibles minéraux que ses wagons répandaient dans la région traversée par ses rails avait presque triplé et s'élevait à 437.000 tonnes ; quant à la quantité d'engrais et d'amendements apportée aux campagnes desservies par le réseau, elle était passée de 43.000 à 155.000 tonnes. « Si l'on tient compte des longueurs respectives, dit le rapport de M. Pelletan, on voit que les trains de l'Etat fournissaient en moyenne, à chaque kilomètre desservi par eux, 100 tonnes de houille en 1879 et 185 en 1886, 26 et 66 tonnes d'engrais pour les mêmes années. »

Dans le même espace de temps, sur l'ensemble des lignes concédées, les transports de houille augmentaient à peine de 20 % ; il en était de même pour le transport des engrais dont le nombre de tonnes apportées par les wagons des grandes compagnies à chaque kilomètre de leur parcours, de 1880 à 1886, tombait de 75 à 71, et devenait ainsi sensiblement égal, après avoir été trois fois plus fort, au nombre de tonnes reçues par chaque kilomètre du réseau d'Etat.

Pour qu'il ne soit pas possible d'alléguer, contre la force probante des chiffres qu'il indique, les échanges, faits en 1883, de lignes pauvres et éparses contre certaines lignes plus riches appartenant à l'Orléans, M. Pelletan s'est livré à des recherches très minutieuses.

Pour faire une démonstration plus décisive de l'essor intense pris, sur les chemins de fer de l'Etat, par le mouvement des transports, entre le début de l'exploitation d'Etat et la dernière année connue (1888), il a considéré, à des dates différentes, le trafic des marchandises sur les mêmes voies, dans la même région, dans les mêmes gares et non sur un ensemble de chemins de fer dont les éléments varient. Il s'est ainsi rendu compte (1) de la transformation opérée sur deux lignes, ayant une certaine importance dans le réseau, ouvertes déjà depuis un certain temps au moment du rachat, afin que le progrès du trafic y fût non pas le résultat du transport par voie ferrée substitué au transport par charroi, mais la conséquence de la bonne exploitation de la voie ferrée elle-même ; enfin, il a choisi des lignes ayant, dès le début, toutes leurs communications normales et reliées à leurs deux extrémités soit à l'Océan, soit au reste du réseau français, afin que l'accroissement du trafic ne pût pas être attribué à l'ouverture de tronçons nouveaux. Les deux lignes d'Angoulême à Rochefort

(1) Cela est assez aisé pour le réseau d'Etat parce que, dans sa publication statistique, il fournit tous les ans, gare par gare, un tableau de toutes les sortes de marchandises expédiées ou reçues avec leur tonnage.

et de Tours aux Sables-d'Olonne répondaient parfaitement à toutes ces conditions, la première étant complète depuis 1867, la seconde ayant été ouverte par portions de 1866 à 1875 et toutes deux croisant transversalement la ligne de Paris à Bordeaux.

Au moment où M. Pelletan écrivait son rapport, la ligne d'Angoulême à Rochefort traversait un pays dévasté, depuis quelques années déjà, par le phylloxéra; malgré cela, en neuf ans, la circulation des marchandises s'y développait de plus de moitié et le courant continu qui était, sur cette artère, de 197.000 tonnes en 1879, atteignait 227.000 tonnes en 1888. Cet accroissement était énorme pour une ligne ayant déjà douze ans d'existence en 1879. Pendant le même espace de temps, la quantité d'engrais reçue par les stations de cette ligne avait plus que sextuplé et était passée de 950 à 6.400 tonnes et la quantité des vins, empruntant les rails de la voie, avait augmenté de 50 % de façon à permettre, à la région dévastée par le fléau, de continuer son industrie des eaux-de-vie avec les produits des pays voisins.

Tout cela se produisait au moment où le trafic décroissait dans des proportions énormes sur les lignes des compagnies traversant d'autres contrées phylloxérées. La réforme des taxes opérée sur le réseau d'Etat a donc certainement contribué dans une très large mesure à atténuer les effets de la crise vinicole dans les Charentes.

La ligne de Tours aux Sables-d'Olonne, n'ayant pas à lutter contre les mêmes causes de ruine, a donné des ré-

sultats plus frappants. Dans la même période de 9 ans, la quantité des marchandises reçues ou expédiées par les stations de cette ligne, passait de 473.000 à 863.600 tonnes ; d'autre part, chaque kilomètre de la voie ferrée recevait 169 tonnes d'engrais au lieu de 51 et 150.600 tonnes de houille au lieu de 43.900. La production agricole devait nécessairement se ressentir de ces progrès ; aussi le chiffre des bêtes à cornes expédiées était-il monté de 15.000 à 61.000 et les envois de grains et de farines s'étaient-ils accru de 170.000 quintaux.

Il serait très difficile de faire une étude correspondante dans chacune des grandes compagnies, parce que leurs statistiques ne permettent pas d'entreprendre, pour leurs lignes, le même travail.

Section II. — *Mouvement des transports de 1892 à 1898.*

En 1892, la réforme de tous les tarifs était devenue un fait accompli aussi bien sur l'Etat que sur les réseaux concédés et celui-là, entièrement homogène, desservait une région bien délimitée dans laquelle les grands courants commerciaux s'étaient définitivement formés. On peut donc, sans craindre de mériter le reproche de partialité, entreprendre une comparaison très documentée entre les compagnies et l'Etat.

§ I. — *Mouvement des voyageurs.*

Le *Bulletin statistique des chemins de fer français* nous apprend qu'en 1892 le nombre de voyageurs à 1 kilomètre,

sur le réseau d'Etat, était de 399.365.869 et passait à 414 389,614 en 1893, 436.616.301 en 1894, 448.696.958 en 1895, 466.104.848 en 1896 et 487.529.049 en 1898; l'augmentation, en sept ans, a donc été de 88.163.180, soit exactement de 22.75 °/₀. Pendant la même période, sur les réseaux voisins de l'Ouest et d'Orléans, le nombre des voyageurs kilométriques s'accroissait dans des proportions à peu près identiques : de 1.369.226.215 sur l'Orléans en 1892, il montait à 1.385.774.521 en 1894 et à 1.676.815.058 en 1898, en progrès de 307.588.843, c'est-à-dire de 23 °/₀ ; sur l'Ouest, il passait de 1.557.695.361 en 1892 à 1.721.425.910 en 1894 et 1.910.560.261 en 1898, en augmentation de 352.864.900 ou 22.7 °/₀. Sur chacun des quatre autres réseaux concédés, le pourcentage d'élévation était de 35.5 °/₀ pour le Nord, de 32 °/₀ pour le Midi, de 31 °/₀ pour l'Est et de 26.5 °/₀ pour le Lyon. Enfin, sur l'ensemble des lignes des six compagnies, le chiffre des voyageurs kilométriques, de 1892 à 1898, s'élevait de 8.641.299.115 à 11.259.974.856, soit de 30 °/₀. Dans le classement général, l'Etat arrive donc avant l'Ouest, c'est-à-dire le sixième, mais presque ex œquo avec l'Orléans, suivant d'assez près le Lyon et distancé dans une mesure relativement importante par le Midi, l'Est et le Nord.

Examinons maintenant quelle a été la fréquentation moyenne (1), en voyageurs, de chaque kilomètre des sept

(1) Le nombre de voyageurs à distance entière s'obtient en divisant par la distance parcourue le produit de cette distance par le nombre de voyageurs.

réseaux français, c'est-à-dire la quantité moyenne de voyageurs ayant parcouru chaque kilomètre sur chacun des sept réseaux.

Le nombre de voyageurs à distance entière, sur le réseau de l'Etat, était de 149.818 en 1892, de 153.648 en 1893, de 159.291 en 1894, de 167.784 en 1896 et atteignait 173.313 en 1898. Dans l'espace de sept ans la fréquentation moyenne de chaque kilomètre avait donc progressé de 16 %. Sur l'Ouest et l'Orléans, la quantité de voyageurs ayant parcouru chaque kilomètre était un peu inférieure ; elle variait, en effet, sur le premier de ces réseaux, de 301.179 en 1892, à 324.797 en 1894, à 343.965 en 1896 et à 339.957 en 1898 et sur l'autre, pour les mêmes années, de 214.781 à 205.910, 237.127 et 248.270 ; celui-ci ne bénéficiait donc que d'une augmentation moyenne de 15.40 % et celui-là de 13 %. Sur le Midi et sur le Lyon, le nombre de voyageurs à distance entière grossissait dans de plus grandes proportions, soit de 20 %, mais il atteignait les chiffres les plus hauts sur l'Est et sur le Nord où il progressait de 26,3 % et de 31 %.

Enfin, sur l'ensemble des voies concédées, pendant le même intervalle de temps, le nombre moyen de voyageurs ayant parcouru chaque kilomètre s'était accru de 20,90 %.

Il ressort de tous ces rapprochements qu'ici encore, dans le classement général, comme pour le nombre de voyageurs à 1 kilomètre, l'Etat se trouve dans la même situation que l'Ouest et l'Orléans, un peu moins favorisé que le

Midi et le Lyon, mais fortement distancé par l'Est et le Nord.

§ II. — *Mouvement des marchandises*

Le nombre de tonnes de marchandises transportées en petite vitesse à 1 kilomètre sur le réseau de l'Etat était, en 1892, de 362.493.209, mais ce chiffre s'est abaissé à 358.911.781 en 1893 pour se relever à 364.646.176 en 1894, 375.837.853 en 1895, 409.181.902 en 1896 et 441.676.775 en 1898 soit, en six ans, une augmentation de 23 %, égale à celle que nous avons relatée plus haut au sujet du mouvement des voyageurs. Sur le réseau de l'Est l'accroissement n'a été que de 16 %, mais il a atteint 23,80 % sur le Lyon, 23,90 % sur l'Orléans, 24 % sur le Nord, 25,60 % sur l'Ouest et 44,50 % sur le Midi. Il ne faut pas s'étonner de ce dernier chiffre, car il n'est que la conséquence de la renaissance de l'agriculture et principalement de la production vinicole, dans la région du Languedoc et du Sud-Ouest, autrefois ruinée par le phylloxéra.

	1892 Tonnes à 1 kilomètre	1898 Tonnes à 1 kilomètre
Etat	329.573.750	441.676.775
Est	1.626.050.477	1.888.452.543
Lyon	4.068.853.676	5.003.225.960
Orléans . . .	1.659.613.882	2.096.340.331
Nord	2.424.641.976	3.023.777.328
Ouest. . . .	1.058.873.585	1.336.159.128
Midi	821.455.158	1.200.473.277

Sur l'ensemble des lignes des six compagnies, la moyenne de l'élévation du nombre de tonnes à 1 kilomètre n'étant que de 26,30 %, il y a lieu de se montrer satisfait des résultats un peu inférieurs du réseau d'Etat

Examinons en dernier lieu quelle a été la fréquentation moyenne, en marchandises, de chaque kilomètre de chacun des sept réseaux. En commençant toujours par le réseau d'Etat, nous trouvons que le nombre de tonnes de marchandises à la distance entière était de 123.667 en 1892, de 137.573 en 1895 et arrivait à 143.137 en 1898, en progrès de 16.40 %, au lieu que sur l'Ouest l'augmentation n'atteignait que 9.10 % sur l'Est 11.25 %, sur l'Orléans, 15 60 % et sur le Lyon 16 70 %. Seuls le Nord et le Midi tenaient sérieusement en échec l'Etat avec des accroissements de trafic de 21 et de 29 50 %. Voici les chiffres :

	1892	1898
	Tonnes à distance entière	Tonnes à distance entière
Etat. . . .	123.667	143.837
Nord . . .	671.274	800.051
Lyon . . .	477.061	554.098
Orléans. . .	260.332	299.333
Ouest . . .	204.732	223.315
Midi. . . .	270.482	350.894

Il nous reste enfin à réunir dans un même tableau toutes ces données de la statistique relatives au mouvement

des voyageurs et des marchandises sur les chemins de fer de l'Etat et des grandes compagnies, de 1892 à 1898.

RÉSEAUX	Augmentation des voyageurs		Augmentation du tonnage	
	à 1 kilomètre	à distance entière	à 1 kilomètre	à distance entière
Etat	22.75 %	16 %	23 %	16.40 %
Nord	35.50	31	24	21
Est	31	26.30	16	11.25
Ouest	22.70	13	25.60	9.20
Orléans	23	15.40	23.90	15.60
Lyon	26.50	20	23.80	16.70
Midi	32	20	44.50	29.75

TITRE IV. — Résultats financiers de l'exploitation du réseau d'Etat

CHAPITRE I

Difficultés exceptionnelles d'exploitation résultant des conventions de 1883 et des arrangements de 1886 avec les compagnies de l'Ouest et d'Orléans.

SECTION I. — *Règles générales communes aux trois réseaux de l'Ouest, de l'Orléans et de l'Etat*

§ 1. — *De l'itinéraire légal*

Les conventions des 28 juin et 17 juillet 1883 dont nous avons déjà longuement parlé dans la première partie de notre étude, en délimitant le réseau d'Etat et en fixant sa situation, ont voulu qu'il poursuivît dans de meilleures conditions l'expérience en cours depuis plusieurs années déjà. Mais l'œuvre accomplie par la réforme de 1883 aurait été incomplète si l'on n'avait pas pris de garantie contre les entreprises de détournement de trafic et si l'administration des chemins de fer de l'Etat était restée subordonnée à l'action de l'Ouest et de l'Orléans, dans

l'expédition de ses transports sur Paris. Dans ce but, les articles 16 des deux conventions précitées, identiquement conçus, tout en accordant à l'Etat la « faculté d'établir jusqu'à Paris les tarifs des voyageurs et des marchandises en provenance ou à destination de son réseau, sans toutefois que le prix de chaque transport puisse être inférieur à celui perçu par les compagnies pour le même transport de la gare de jonction à Paris et vice versa », et tout en stipulant que le « prix total de ces transports de ou pour Paris sera partagé entre les deux administrations exploitantes au prorata du nombre de kilomètres parcourus sur leurs réseaux respectifs » (dispositions assez compliquées que nous allons développer plus loin pour chacune des deux compagnies de l'Ouest et d'Orléans), les articles 16 des conventions des 28 juin et 17 juillet 1883 ont établi, disons-nous, pour déterminer les conditions de partage du trafic entre les lignes des trois réseaux limitrophes, la règle de l'itinéraire légal, en vertu de cette règle, le trafic des voyageurs et des marchandises doit être attribué à l'itinéraire le plus court par rails, en tenant compte toutefois des déclivités supérieures à 10 millimètres et de la transmission d'un réseau à l'autre. En d'autres termes, les transports doivent être dirigés d'office par la voie la plus courte lorsque celle-ci ne présente pas des rampes trop accentuées et que l'obligation de passer d'un réseau sur l'autre n'occasionne pas des pertes de temps ou des frais qui seraient de nature à détruire les avantages de la plus courte durée. Un ordre écrit de l'expéditeur peut seul détourner le transport de

son itinéraire légal, mais, dans ce cas, il devra être fait application du tarif maximum fixé par le cahier des charges de l'Ouest, de l'Orléans et de l'Etat pour tout le parcours effectué sur ces trois réseaux.

Pour la détermination de la plus courte distance, l'administration des chemins de fer de l'Etat et de l'Orléans soumirent, en 1883, à des arbitres la question de savoir quel était l'allongement de parcours auquel devait être considérée comme équivalente une transmission d'un réseau à l'autre, dans la comparaison entre les différents itinéraires possibles pour aller d'un lieu à un autre. Les arbitres furent tous d'accord pour adopter le chiffre de 25 kilomètres. Cet allongement fictif doit être compté pour chaque transmission entre deux des trois réseaux précités, mais il faut remarquer qu'il n'est compté que pour la comparaison à faire entre les divers itinéraires et non dans le calcul des taxes (1), qui continuent à être appliquées d'après les distances effectivement parcourues.

Cette clause de l'itinéraire légal a été maintenue dans les arrangements Etat-Orléans et Etat-Ouest de 1886 relatifs au mode d'établissement des tarifs, mais il n'est plus tenu compte des déclivités, ni de majoration à Chartres à titre de transmission pour le partage entre l'Ouest et l'Etat du trafic de Paris avec les gares de l'Etat.

Plus tard, en 1892, une décision ministérielle du 29 juillet a rendu applicable à la France entière le principal

(1) Article 1er de la décision ministérielle du 29 juillet 1872.

de la plus faible distance qui régit actuellement toutes les expéditions pour lesquelles l'itinéraire le plus court s'établit par une voie mixte Etat-Orléans, Etat-Ouest ou Etat-Ouest-Orléans et emprunte les lignes d'un autre réseau, et, dans ce cas, chaque transmission entre deux réseaux quelconques doit augmenter le parcours de 25 kilomètres. Prenons, par exemple, une marchandise expédiée de Nîmes à destination de Dreux ; l'itinéraire le plus court, d'après l'indicateur des chemins de fer, empruntant la voie du Paris-Lyon de Nîmes à Gannat, la voie de l'Orléans de Gannat à Orléans (par Montluçon et Vierzon), la voie de l'Etat d'Orléans à Chartres, et celle de l'Ouest de Chartres à Dreux, il en résulte que dans le calcul du parcours de cette marchandise on devra ajouter à la distance réelle de 766 kilomètres autant de fois 25 kilomètres qu'il y a eu de transmissions, soit 100 kilomètres.

Malgré le texte formel de la décision ministérielle, M. Sibille, dans son rapport sur le budget annexe des chemins de fer de l'Etat, a contesté, en 1898, que l'obligation de l'itinéraire le plus court s'appliquât aux compagnies du Nord, de l'Est, du Lyon et du Midi, parce qu'elle n'a pas été discutée ni acceptée par ces dernières comme en 1883 par l'Orléans, l'Ouest et l'Etat. Il y aurait donc pour celles-là *res inter alios acta* et elles seraient libres de faire suivre n'importe quel itinéraire aux marchandises qui leur sont confiées. Mais toute judicieuse que soit cette opinion de M. Sibille, la pratique n'a pas admis que le principe de l'itinéraire légal ne s'imposât pas en dehors

du domaine des trois réseaux pour lesquels les conventions de 1883 l'ont institué.

§ II. — *Sanctions*

Nous savons déjà que tout transport détourné de l'itinéraire légal par la volonté de l'expéditeur est taxé au prix du tarif maximum du cahier des charges; de même, les voyageurs, tout en ayant la faculté de choisir le chemin qui leur plaît, s'ils effectuent un parcours autre que celui de l'itinéraire légal, ne peuvent bénéficier d'aucune taxe de faveur. Pour fixer les idées, prenons une expédition de céréales de Soullans à Paris-Vaugirard (1); en vertu de la règle de l'itinéraire légal, ces marchandises seront dirigées par toute voie Etat, viâ Chartres. Mais si l'expéditeur revendique l'itinéraire par voie mixte Etat-Ouest, viâ Nantes, les prix du tarif maximum des cahiers des charges de l'Etat et de l'Ouest, sont seuls applicables. De même si l'expéditeur revendique la voie mixte Etat-Orléans, viâ Nantes, les prix du tarif maximum des cahiers des charges de l'Etat et de l'Orléans sont seuls perceptibles.

Mais ce système de majoration, connu généralement sous la désignation de « système du bouchon », n'a pas paru suffisant pour fermer les itinéraires de détournement; aussi lui a-t-on adjoint celui du « reversement », résultant d'un arrangement du 25 août 1894, et d'après lequel la

(1) La gare des marchandises de Paris-Vaugirard est commune aux chemins de fer de l'Etat et à la compagnie de l'Ouest.

recette brute réalisée sur un itinéraire détourné doit être reversée à l'administration lésée, sous déduction d'une rémunération égale à 20 % de la recette brute pour les excédents de bagages et les messageries, à 25 % pour les voyageurs et à 30 % pour les objets transportés en petite vitesse ; ce prélèvement est considéré comme suffisant pour couvrir les frais de transport.

Prenons un exemple. Un voyageur demande à la gare Montparnasse (1) un billet de première classe pour Bordeaux et il paie 67 fr. 50 ; s'il était allé à la gare d'Orléans, il n'aurait payé que 64 fr. 75. Bien que le wagon dans lequel il est monté circule sur les rails de l'Etat jusqu'à Bordeaux, sauf sur le tronc commun de Paris à Chartres, l'administration des chemins de fer de l'Etat doit remettre à la compagnie d'Orléans 75 % de la somme qu'elle a reçue, soit 50 fr. 43.

Section II. — *Dispositions spéciales au réseau de l'Etat et à la compagnie de l'Ouest*

En 1883, moyennant la cession de la ligne de Rouen à Elbeuf, l'Etat acquit de l'Ouest l'usage gratuit des gares de Chartres et de Paris-Montparnasse, en même temps que la faculté de faire circuler ses trains entre Chartres et Paris moyennant un péage égal à 40 % des recettes brutes réalisées par l'Etat sur le tronc commun. En 1898,

(1) L'Etat ne pourrait pas lui en refuser la délivrance.

l'Etat a versé de ce chef à la compagnie de l'Ouest une somme de 750,000 francs.

Plus tard, en vertu des arrangements de 1886, le trafic avec Paris des gares situées entre Nantes et Pornic, Nantes et Challans, Nantes et Paimbeuf, fut attribué à la voie de Nantes (par Le Mans) et le trafic avec Paris des gares situées entre Angers et Quincé-Brissac à la voie d'Angers (par Le Mans également). Les chemins de fer de l'Etat ne conservent que le trafic de la gare expéditrice du réseau d'Etat à Nantes, dans le premier cas, et à Angers dans le second ; quant à l'Ouest, il doit l'avoir de Nantes ou d'Angers à Paris.

Les deux lignes de La Possonnière à Cholet et de Cholet à Clisson ont été également soumises, par les mêmes arrangements, à un régime spécial. Pour la petite vitesse, le trafic avec Paris appartient aux lignes de l'Etat (vià Saumur et Chartres) mais la recette brute est partagée par portions égales entre l'Etat et l'Ouest, déduction faite de 30 % destinés à couvrir les frais de traction dépensés par l'administration qui a effectué les transports. Pour la grande vitesse, les voyageurs ont le choix entre l'itinéraire toute voie Etat (par Saumur et Chartres) et l'itinéraire voie mixte Etat-Oléans-Ouest (par La Possonnière et Angers) ; le partage du trafic résulte donc exclusivement des préférences du public. En 1898, la part allouée de ce chef à l'Ouest s'est élevée à 250,000 francs.

Enfin, pour protéger le principe de la plus courte distance, outre le système du reversement, on a admis la

soudure à Chartres des tarifs des deux administrations, mais on a supprimé toute majoration à titre de transmission.

Citons en dernier lieu la convention du 10 décembre 1885 par laquelle l'Etat devait transporter gratuitement pendant dix ans et ensuite à raison de 1 centime par kilomètre et par voyageur les bagages, les voyageurs et les chiens circulant entre Chartres, les gares intermédiaires et Paris-Montparnasse, ainsi qu'entre les gares de l'Etat au delà de Chartres et les gares intermédiaires de la ligne de Chartres à Paris.

Section III. — *Dispositions spéciales au réseau d'Etat et à la compagnie d'Orléans*

Ces dispositions sont très compliquées et assez difficiles à synthétiser. En voici cependant un aperçu aussi complet que possible.

Au point de vue du trafic avec Paris, on peut dire qu'il y a eu une répartition géographique des lignes en deux groupes : le groupe Sud, avec toutes les lignes au sud de la Loire et le groupe Nord avec les lignes situées au nord de ce fleuve. Le premier groupe peut être partagé en trois zones. La première zone, à l'ouest de la grande ligne de l'Orléans de Paris à Bordeaux (par Angoulême), comprend le département de la Gironde, Barbezieux, Jarnac, Chef-Boutonne, Saint-Maixent, Neuville de Poitou. Le trafic de ces localités avec Paris est attribué à la ligne d'Orléans de Paris

à Bordeaux et les transports doivent être dirigés sur la gare de transit Orléans-Etat la plus rapprochée. La deuxième zone, de chaque côté de la ligne de l'Etat Paris-Bordeaux (par Saumur et Niort) comprend, entre Bordeaux et Tours, les gares de Jonzac, Cognac, Saintes, Marennes, Rochefort, Saint-Jean-d'Angély, Niort, Parthenay et Loudun. L'arrangement de 1886 a attribué le trafic de ces gares avec Paris et vice versa à la voie Orléans de Tours à Paris et les transports doivent être dirigés sur Tours, gare de transit. Il faut cependant remarquer qu'une concession a été faite à l'Etat en lui conservant jusqu'à Tours l'important trafic de Cognac avec Paris au lieu de le faire transiter par Angoulême.

L'Etat a obtenu de participer aux recettes réalisées sur le parcours de Tours à Paris avec ces transports enlevés à la voie de Chartres et il a acquis l'usage de la ligne de Tours à Paris-Austerlitz, comme il a déjà celui de la ligne de Chartres à Paris-Montparnasse. Il ne doit verser à l'Orléans, pour toute rétribution de ses trains entre Tours et Paris, que 40 % de la recette brute réalisée sur cette ligne et il peut y faire circuler ses propres trains ou faire effectuer les transports par l'Orléans moyennant une rétribution supplémentaire de 20 %; mais, dans les deux cas, l'Etat n'a aucune redevance à payer à titre de loyer ou de frais d'exploitation dans les gares de Tours ou de Paris et dans les gares intermédiaires du parcours. En 1898, le montant des droits de péage et de transport alloués à la

compagnie d'Orléans pour le tronçon Paris-Tours, s'est élevé à 1 million environ.

Nous arrivons enfin à la troisième zone, située à l'Ouest de la ligne d'Etat Bordeaux-Paris et qui, pour son trafic avec Paris, n'est pas tenue d'emprunter les rails de la compagnie d'Orléans.

Si nous passons maintenant au trafic de Paris avec toutes les gares situées au nord de la Loire, nous devons poser en principe qu'il se répartit conformément à la règle de la plus courte distance et la ligne de Saumur à Paris fait l'objet d'un compte commun dont le produit est partagé par moitié entre l'Etat et l'Orléans, après un prélèvement de 20 % pour les transports en grande vitesse et de 30 % pour les transports en petite vitesse. Quant au trafic de Paris à Bordeaux, il est réservé à la compagnie d'Orléans en vertu de l'itinéraire légal; c'est ainsi que sur la ligne de l'Etat, viâ Saumur et Niort, le trafic avec Paris des gares depuis Bordeaux jusqu'à St-Mariens, et sur les lignes reliant le réseau d'Etat au réseau d'Orléans, le trafic avec Paris des gares de l'Etat voisines de la ligne d'Orléans reviennent presque en totalité à la compagnie d'Orléans. Enfin c'est toujours dans le même but de protéger contre tout détournement l'important trafic de Paris à Bordeaux que la compagnie d'Orléans a exigé des soudures sur la voie concurrente de l'Etat. Ainsi, en ce qui concerne les relations, par Chartres et Saumur, de Paris avec les gares de la grande artère de l'Etat situées au sud de la Loire, le parcours doit être scindé à Saumur et le prix des billets

simples s'obtient en soudant la taxe applicable de Paris à Saumur à la taxe afférente à la distance qui sépare Saumur de la station d'arrivée ou de départ située au sud de cette ville, sur la même ligne.

Telles sont les entraves auxquelles a été assujetti le trafic du réseau d'Etat par les conventions de 1883 d'abord, puis par les arrangements assez obscurs de 1886, complétés en 1892. C'est là un système très compliqué dont beaucoup demandent la revision et le remplacement par des dispositions plus simples.

Les conséquences financières de ces servitudes de nature spéciale que doit subir le réseau de l'Etat sont assez difficiles à évaluer avec précision. Les uns, avec M. Guillemet (1), estiment que la privation causée à l'Etat du chef des redevances payées aux compagnies de l'Ouest et d'Orléans représente chaque année une somme d'environ trois millions, c'est-à-dire un peu moins du dixième des dépenses d'exploitation. D'autres pensent, avec M. Sibille (2), que, d'une part l'augmentation des bénéfices que réaliserait le réseau de l'Etat, s'il avait la libre disposition de son trafic, s'élèverait à 2.600.000 fr. et que, d'autre part, l'ensemble du préjudice causé à l'Etat du fait des gares et des troncs communs, monterait à 500.000 francs, sans faire entrer

---

(1) Documents parlementaires. — Chambre. — *Journal Officiel*. — 1897, p. 3150 et suivantes.

(2) Documents parlementaires. — Chambre des députés. *Journal Officiel*. 1900. Annexe n° 1149.

en ligne de compte les parcours communs de Tours à Paris et de Paris à Chartres qui, à eux seuls, privent l'Etat d'une augmentation de recettes brutes de 1.800.000 fr. Mais cette situation défavorable dans laquelle est placé le réseau d'Etat est appelée à prendre fin en partie lorsque la ligne de Paris à Chartres par Gallardon, toute voie Etat, dont l'utilité publique a été déclarée en 1898, dispensera l'Etat d'emprunter sur un certain parcours les grandes artères des compagnies voisines.

CHAPITRE II

Du rendement annuel des chemins de fer de l'Etat et comparaison avec les grandes compagnies

SECTION I. — *Notions préliminaires sur les principales causes d'infériorité du réseau d'Etat par rapport aux autres réseaux*

Avant d'entrer dans le détail des résultats donnés en France par l'exploitation des chemins de fer d'Etat, il est nécessaire de faire ressortir la condition toute particulière du réseau qui nous occupe et les motifs principaux de l'infériorité réelle que nous allons constater et qui le caractérisent vis-à-vis des compagnies.

Indépendamment des entraves qui l'embarrassent et sur lesquelles nous nous sommes étendus dans le chapitre précédent, le réseau de l'Etat doit sa situation désavantageuse à sa configuration géographique ainsi qu'à la nature de son trafic et des régions qu'il dessert.

Bien que l'œuvre accomplie par les conventions de 1883 ait été considérable, en attribuant aux chemins de fer nouvellement rachetés un champ d'action bien déterminé, il est indéniable que ceux-ci n'ont pas une structure qui leur permette d'espérer plus tard la réalisation de gros bénéfices.

Composés, en effet, de lignes secondaires, presque toutes sous la dépendance de l'Ouest ou de l'Orléans, ils manquent totalement de voies à grand trafic avec aboutissants importants, de ces voies que M. Picard, dans son traité des chemins de fer, appelle les « artères nourricières ».

Il existe bien la ligne de Paris à Bordeaux, mais en vertu de l'itinéraire légal, les compagnies précitées privent celle-ci d'une grande partie des recettes qu'elle pourrait procurer à l'Etat. « C'est un réseau que ne traverse aucune des voies de grande circulation, disait M. Pelletan en 1890, lors de la discussion devant la Chambre du budget du ministère des travaux publics, dont il était le rapporteur; rattaché artificiellement à Paris par une longue tige isolée, continuait-il, au milieu de chemins étrangers, ne reliant la capitale à aucun centre considérable et lui apportant un chiffre de marchandises et de voyageurs si restreint que la gare de Cognac représente pour lui un mouvement d'hommes et de choses supérieur à celui de la gare de Paris. »

Non seulement le réseau d'Etat ne possède pas de larges courants commerciaux compensant par l'importance de leur trafic le rendement médiocre des lignes secondaires, mais son territoire est purement agricole et ne contient aucun de ces centres industriels qui font la prospérité du Nord, du Lyon, de l'Est et de l'Orléans et qui alimentent de grosses recettes ces compagnies. Ne possédant ni mines, ni établissement métallurgique, relégué à une extrémité de la France, ne transportant que très peu de matières premiè-

res, de combustibles minéraux et de produits fabriqués, il n'a rien de ce qui donne aux wagons les forts tonnages.

Ainsi sur un mouvement total de 3,900,000 tonnes, les transports exclusivement agricoles, sans compter le bétail, dépassaient 1,500,000 tonnes en 1896. Le trafic du réseau d'Etat est donc surtout local et par suite moins sensible aux crises générales. Il faut enfin ajouter que la contrée du Sud-Ouest est à peine relevée des dégâts du phylloxéra et que l'élevage du bétail, les eaux-de-vie et la pêche maritime constituent les seules sources de la richesse de ces pays.

Si le nombre élevé des lignes à double voie, sur un réseau, est un indice de son importanee, voici les renseignements que nous donne la statistique en 1898 : au 31 décembre de la même année, sur une longueur totale exploitée de 2,685 kilomètres (non compris les 130 kilomètres de parcours communs), les chemins de fer de l'Etat se composaient de 495 kilomètres à double voie et de 2,191 kilomètres à voie unique; les premiers représentaient donc 18.40 % seulement de l'étendue du réseau d'Etat. Le Midi, sur 3,425 kilomètres en exploitation, et l'Orléans, sur 6,786, en comptaient, le premier 1,017 à double voie et le second 2,015, soit 29.75 % de la longueur respective de chacun des deux réseaux. L'Ouest, sur 5,684, en comptait 1,798, soit 31 %; le Lyon, sur 8,993, 4,163, soit 46,25 %; le Nord, sur 3,704, 1,955, soit 53 % et l'Est sur 4,546, 3,663, soit 80 %.

Un critérium plus certain encore de l'intensité du trafic

sur un ensemble de voies ferrées est celui du rendement kilométrique. Hé bien, sur le réseau d'Etat, 19 kilomètres rapportent 61,000 francs et tous les autres atteignent des chiffres bien inférieurs ne dépassant pas 49,000 francs. Sur le Lyon, au contraire, 1,421 kilomètres, sur le Nord 794, sur l'Orléans 587, sur l'Ouest 425, sur le Midi 350 et sur l'Est 340, ont un revenu supérieur à 100,000 francs.

En résumé, si l'on tient compte de toutes ces considérations, il faut reconnaître que le réseau de l'Etat, par sa configuration, par la nature de son trafic et de ses lignes, par les régions qu'il sillonne, mériterait d'être comparé aux lignes secondaires plutôt qu'aux concessions des grandes compagnies. Partant de là, beaucoup demandent qu'on lui annexe l'Ouest ou l'Orléans pour qu'une expérimentation plus complète soit faite du mode d'exploitation introduit en France en 1878.

Section II. — *Recettes, dépenses et coefficient d'exploitation du réseau de l'Etat*

Nous diviserons l'étude des résultats de la gestion du réseau d'Etat en deux parties ; dans la première, sans établir de parallèle entre celui-ci et les réseaux concédés, nous verrons quelle a été l'augmentation accomplie dans les bénéfices depuis la mise en vigueur du nouveau mode d'exploitation jusqu'en 1888, c'est-à-dire jusqu'à l'époque où, après les conventions de 1883 et l'ouverture de la grande artère de Paris à Bordeaux, les chemins de fer de l'Etat

se sont trouvés définitivement constitués, et tels qu'ils existent aujourd'hui. Dans la seconde partie, qui s'étendra de l'année 1888 à 1900, nous comparerons la progression des recettes sur tous les chemins de fer français. Encore pourrait-on faire remarquer que le trafic d'un réseau neuf se développe dans de plus larges proportions que celui des réseaux sur lesquels les grands courants de transport sont créés depuis longtemps; mais cette objection ne peut pas nous arrêter puisque nous savons que les grandes voies de communication n'existent pas sur le réseau de l'Etat.

§ I. — *Résultats de l'exploitation du réseau de l'Etat pendant la période décennale 1878-1888*

En 1878, tout le monde augurait tellement mal l'avenir des lignes nouvellement rachetées et l'on croyait si peu à la possibilité de payer les dépenses annuelles avec les recettes de l'exercice que le Parlement avait voté un crédit de 1 million pour combler le déficit éventuel des six premiers mois. Mais toutes ces prévisions pessimistes furent heureusement déjouées par les heureux résultats que nous allons constater, c'est-à-dire par l'amélioration constante et progressive du produit net.

Si nous prenons d'abord les recettes totales du réseau de l'Etat, le *Bulletin statistique du Ministère de travaux publics* nous apprend qu'elles se sont élevées à 7,129,000 en 1878, à 15,333,000 en 1879, pour atteindre dans la suite 17,169,000 fr. en 1880, 19,204,000 en 1881,

21,306,000 en 1882, 26,655,000 en 1883, 25,755,000 en 1885, 29,086,000 en 1886, 33,160,000 en 1887 et 34,210,000 en 1888, pendant que la longueur des kilomètres exploités passait de 765 en 1878 à 1,698 en 1880, à 2,047 en 1882 et à 2,765 en 1883, pour descendre à 2,164 en 1884 et remonter dans la suite à 2,215 en 1885, 2,563 en 1887 et 2,597 en 1888. De 1879 à 1888, pour un accroissement d'étendue de 61 %, les recettes du réseau de l'Etat ont donc augmenté de 18,877,000 francs ou de 123 %.

Les dépenses totales d'exploitation, de 5,643,000 fr. en 1878, montaient à 14,184,000 en 1880, 18,393,000 en 1882, 24,093,000 en 1883 et revenaient à 21,015,000 en 1884, 23,659,000 en 1886 pour arriver à 26,583,000 fr. en 1888. De 1879 à 1888 la progression des recettes a donc été plus sensible que celle des dépenses puisque le chiffre de celles-ci ne s'était accru que de 14,527,000 francs. soit de 10.66 %.

Mais c'est encore sur le produit net total que la plus-value a été la plus forte; en dix ans, elle a été de 4,350,000 fr., c'est-à-dire de 132.80 % et le réseau d'Etat qui rapportait en 1879 la somme modique de 3,277,000 fr. donnait en 1884 4,141,000 fr. de revenu, en 1886 5,427,000 et en 1888 7,627,000 fr.

Pendant la même période, les résultats kilométriques (1) n'ont pas été moins bons. Ainsi les recettes, les dépen-

(1) *Bulletin statistique des chemins de fer français ;* 1898, page 137.

ses et le produit net étaient respectivement de 9,500 fr., 7,500 et 2,000 fr. en 1879 ; en 1886, nous trouvons déjà ces nombres portés à 12,300, 10,000 et 2,300, et en 1888 à 13,100, 10,200 et 2,900. De 1879 à 1888, les recettes kilométriques ont donc progressé de 3,600 francs ou de 38 %, les dépenses de 2,700 fr. ou de 36 % et le produit net de 900 fr. ou de 45 %. En d'autres termes l'augmentation a été en moyenne, par année, de 360 francs pour les premières, de 271 fr. pour les secondes et de 90 fr. pour le revenu net.

Pour terminer, il est nécessaire d'indiquer quelles ont été les variations du rapport pour cent des dépenses aux recettes, c'est-à-dire le coefficient d'exploitation. Elles ont été très nombreuses à raison des grandes modifications survenues en 1883, de l'abaissement notable des tarifs et de la mise en exploitation de lignes à faible rendement. De 78.7 en 1878, le coefficient d'exploitation est monté à 84.8 % en 1882 et a atteint son maximum 89.5 % en 1883, pour revenir à 80.4 % en 1886, 72,3 % en 1887 et 70.6 % en 1888, ce qui veut dire qu'à cette date, sur 100 francs de recettes l'Etat dépensait 70 francs et le reste était du produit net.

Le tableau suivant fera mieux ressortir encore, par la juxtaposition des chiffres, la régularité continue de la progression du rendement des chemins de fer de l'Etat.

Résultats kilométriques

ANNÉES	RECETTES	AUGMENTATION		DÉPENSES	AUGMENTATION		Produit net	AUGMENTATION		COEFFICIENT d'exploitation
		Totale	Pour 100		Totale	Pour 100		Totale	Pour 100	
1879	9.500	3.600	38 °/o	7.500	2.700	36 °/o	2.000	900	45 °/o	78.7
1888	13.100			10.200			2.900			70.6

Résultats totaux

ANNÉES	RECETTES	AUGMENTATION		DÉPENSES	AUGMENTATION		Produit net	AUGMENTATION	
		Totale	Pour 100		Totale	Pour 100		Totale	Pour 100
1879. .	15.333.000	18.877.000	123 °/o	12.056.000	14.527.000	110,60 °/o	3.277.000	4.350.000	132,80 °/o
1888. .	34.210.000			26.583.000			7.627.000		

§ II. — *Résultats postérieurs à l'année 1888 et comparaison avec les compagnies*

De 1888 à 1900, les recettes brutes et le produit net ont suivi une marche ascensionnelle aussi régulière que pendant les années précédentes et nous allons voir que l'amélioration de la situation financière du réseau de l'Etat a suivi une progression dont le maximum correspond précisément au dernier exercice.

Nous avons laissé tout à l'heure les recettes totales à 34,210,000 en 1888 ; en 1890, nous les retrouvons augmentées de 1,888,000 francs, de 4,888,000 en 1892, de 5,940,000 en 1894, de 9,704,000 en 1896, de 12,153,000 en 1894 et de 13,338,000 en 1899. En douze ans elles sont donc passées de 34.210,000 à 47,548,000, progressant de 39 %.

Les dépenses ne s'accroissaient que de 23 75 % et s'élevaient de 26.583.000 en 1888, à 27.590.000 en 1890, à 29.509.000 en 1892, à 30.815.000 en 1894, à 32.348.000 en 1896, à 32.524.000 en 1898 et à 32.900.000 en 1899. Mais les sommes versées au Trésor, qui n'atteignaient que 7.627.000 en 1888, se montaient à 8.508.000 en 1890, à 9.589.000 en 1892, à 11.566.000 en 1896, à 13.839.000 en 1898, et à 15.000.000 en 1899. L'augmentation étant de 97 %, le bénéfice retiré par l'Etat de ses chemins de fer a pour ainsi dire doublé en 12 ans, bien que le coefficient d'exploitation, arrêté à 68.6 % en 1899, soit resté

presque stationnaire et que l'étendue du réseau ne se soit accrue que de 260 kilomètres, ou de 10 %.

Les résultats kilométriques ont été aussi satisfaisants et accusent un progrès de 29 85 % pour les recettes, de 74 80 % pour le produit net et de 14 75 % seulement pour les dépenses. Les premières passaient en effet de 13.100 en 1888 à 14.600 en 1892, à 15.800 en 1896 et à 17.000 en 1899 et le produit net, pendant les mêmes années, de 2.900 à 3.600, à 4.200 et à 5.100, tandis que le chiffre des dépenses n'était que de 10.200, de 11.000, de 11.600 et de 11.700.

Résultats totaux

ANNÉES	RECETTES	[illegible]		[illegible]	[illegible]		Produit net	[illegible]	
		Total	Pour 100		Totale	Pour 100		Totale	Pour 100
1888	34.210.000	13.338.000	39 %	26.583.000	6.317.000	23,75 %	7.627.000	7.373.000	97 %
1899. .	47.548.000			32.900.000			15.000.000		

Résultats kilométriques

ANNÉES	RECETTES	[illegible]		DÉPENSES	[illegible]		Produit net	[illegible]		COEFFICIENT d'exploitation
		Totale	Pour 100		Totale	Pour 100		Totale	Pour 100	
1888 . . .	13.100	3.900	29,85 %	10.200	1.500	14,75 %	2.900	2.200	74,80 %	70,6
1899 . . .	17.660			14.700			5.160			68,8

Remarquons enfin que l'augmentation kilométrique moyenne et annuelle n'a été, de 1888 à 1899, que de 350 francs pour les recettes, de 125 francs pour les dépenses et de 183 francs pour le produit net, alors que, de 1879 à 1888, elle n'avait atteint respectivement que les chiffres de 360,270 et 90 francs; en d'autres termes, la progression a été à peu près la même pour les premières, deux fois moindre pour les secondes et double pour le revenu net.

Arrivons maintenant à déterminer la situation comparative des compagnies et du réseau d'Etat; mais dans un but de simplification nous nous bornerons à considérer le produit net total, le coefficient d'exploitation et les recettes brutes kilométriques.

Dans l'intervalle de temps qui s'est écoulé entre 1888 et 1889 les bénéfices nets réalisés par le Nord ne se sont accrus que de 94.696.000 francs à 113.000.000 francs soit de 19.40 %, tandis que ceux du Lyon se sont élevés de 117.153.000 à 226.900.000 fr., soit de 28 20 %, ceux de l'Ouest de 57.500.000 à 77.400.000, soit de 35 %, ceux du Midi de 40.209.000 à 57.200.000, soit de 41 60 %, ceux de l'Orléans de 79.220.000 à 116.000.000, soit de 45 % et ceux de l'Est de 52.606.000 à 81.000.000, soit de 52 %. L'augmentation moyenne, sur les six réseaux concédés, a donc été de 37 %, près de trois fois moindre que celle constatée plus haut sur le réseau d'Etat; mais la progression a été cependant assez accentuée dans la

compagnie du Midi et d'Orléans et surtout dans celle de l'Est.

Bien moins sensible a été la marche ascensionnelle des recettes brutes kilométriques sur l'ensemble des lignes appartenant aux compagnies. Les revenus kilométriques du Nord, de l'Est, du Lyon et de l'Orléans ne passaient en effet que de 50.000 à 61.000 francs, de 30.400 à 36.400, de 41.000 à 48.300 et de 28.300 à 31.300, accusant une plus-value respective de 22 35 °/₀, de 25 °/₀, de 17,50 °/₀ et de 10,65 °/₀, notablement inférieure à celle de 29,35 °/₀ que nous avons relevée tout à l'heure sur les chemins de fer de l'Etat. Quant aux deux réseaux de l'Ouest et du Midi, ils ne bénéficiaient que d'une hausse tout à fait minime de 4 75 °/₀ et de 4 25 °/₀, les recettes kilométriques du premier s'avançant péniblement de 30.600 à 32.000 et celles du second de 30.300 à 31.500.

Il résulte donc de ce parallèle que l'accroissement des recettes kilométriques a été deux fois moins considérable sur les réseaux concédés que sur l'Etat (la moyenne ayant été sur ceux-là de 14 60 °/₀) et que l'écart a été plus sensible encore pour le produit net total. Mais cette situation s'explique facilement si l'on considère d'une part que les nouvelles lignes mises en exploitation par les compagnies depuis une quinzaine d'années sont infiniment plus pauvres que la moyenne antérieure et d'autre part que le nombre des kilomètres de voie ferrée ouverts à l'exploitation a été plus important sur les réseaux concédés que sur l'Etat. Ainsi le Nord voyait son domaine d'exploitation s'augmen-

ter de 229 kilomètres ou de 6.60 %, l'Est de 476 kilomètres ou de 10 80 %, le Lyon, de 1.182 kilomètres ou de 15 %, l'Orléans de 933 kilomètres ou de 16 %, le Midi de 600 kilomètres ou de 21 % et l'Ouest de 1.100 kilomètres ou de 24 50 %, alors que celui de l'Etat ne s'enrichissait que 253 kilomètres ou de 9 1/2 %.

Tableau indiquant l'augmentation du produit net et des recettes brutes kilométriques sur les sept grands réseaux, de 1888 à 1899.

RÉSEAUX	Augmentation du produit net		Augmentation des recettes brutes kilométriques	
	TOTALE	Pour 100	TOTALE	POUR CENT.
Nord	18.404.000	19.40 %	11.200	22.35 %
Est	28.394.000	52	6.000	25
Ouest	19.900.000	35	1.400	4.75
Orléans	36.780.000	45	3.000	10.65
Lyon	49.767.000	28.20	7.200	17.50
Midi	16.991.000	41.60	1.200	4.25
Totaux et moyenne .	170.136.000	37 %	30.000	14.10 %
Etat.	7.373.000	97	3.900	29.85

Pour compléter notre examen comparatif, nous croyons indispensable d'indiquer quelles ont été, sur l'ensemble des six réseaux concédés et sur les chemins de fer de

l'Etat, les variations (1) du produit net kilométrique, depuis l'anné 1884, époque de l'assiette définitive des voies rachetées, jusqu'en 1898.

ANNÉES	RÉSEAU DE L'ÉTAT		Réseaux des 6 Grandes Compagnies	
	PRODUIT NET kilométrique	AUGMENTATION p. 100 p. rapport à 1884	PRODUIT NET kilométrique	AUGMENTATION p. 100 p. rapport à 1884
1884	2.036	+ 11	18.214	»
1886	2.295	+ 2.72	16.654	— 9.06
1888	2.937	+ 44.25	17.180	— 5.68
1890	3.214	+ 57.86	17.708	— 2.78
1892	3.598	+ 76.72	16.220	— 10.95
1894	3.406	+ 67.20	16.533	— 9.23
1896	4.165	+ 104.47	18.198	— 0.09
1898	4.920	+ 141.65	19.489	+ 7

Il nous reste enfin à rapprocher le coefficient d'exploitation (2) des chemins de fer de l'Etat de celui des grandes compagnies. Nous savons que le rapport des dépenses aux recettes, considéré généralement comme le vrai critérium d'une bonne exploitation, n'a pas beaucoup varié de 1888 à 1899 sur le réseau de l'Etat, où il n'est descendu

(1) Documents tirés du *Bulletin statistique des chemins de fer français* de l'année 1899. (Publication du ministère des travaux publics).

(2) Le coefficient d'exploitation s'obtient en multipliant par cent le chiffre des dépenses et en divisant le produit obtenu par le chiffre des recettes.

que de 70 6 à 68 7 %. Il n'a pas subi non plus de bien grands changements sur l'ensemble des réseaux concédés et n'a baissé que de 51 85 à 50 65; mais sur chacun d'eux les fluctuations ont été différentes : le coefficient d'exploitation de l'Orléans diminuait de 52 4 à 46, celui de l'Est de 58 2 à 55, et celui du Midi de 52 3 à 47; il montait au contraire de 46 3 à 51 sur le Nord, de 44 5 à 47 sur le Lyon et de 57 4 à 58 sur l'Ouest.

Résulte-t-il de ces chiffres que les compagnies exploitent plus économiquement leurs voies ferrées que l'Etat ?

Tous les adversaires de l'intrusion de celui-ci dans le domaine industriel le croient fermement et tirent de la comparaison des coefficients d'exploitation la condamnation radicale de l'expérience tentée depuis 1878 et une présomption définitive en faveur de la complète incapacité de l'Etat sur tout ce qui touche les chemins de fer.

Il est préférable d'admettre que les rappprochements généralement établis entre les coefficients d'exploitation des différents réseaux n'ont pas une valeur absolue et, bien souvent, ne signifient pas ce qu'on leur fait dire. Le rapport des dépenses aux recettes est influencé en effet par bien des causes dont voici l'énumération : la nature et l'importance du trafic, la structure des réseaux, le taux des tarifs et la longueur des parcours. On peut même poser en principe que les coefficients d'exploitation sont en raison inverse des quantités de marchandises transportées. Ainsi, sur un tronçon de ligne où l'on effectue 150.000 francs de transports par kilomètre, on dépense proportionnelle-

ment bien moins que sur une ligne dont le revenu est de 10.000 francs, parce qu'une grande partie des frais généraux est constante. Aussi, le réseau d'Etat, composé de voies pour la plupart à faible trafic, absorbe-t-il la plus grande partie de ses recettes à raison de l'importance excessive de ses frais généraux par rapport à celles-ci. Il est donc difficile de tirer des conclusions sérieuses, de la comparaison des coefficients d'exploitation de plusieurs compagnies, sur l'habileté dont chacune d'elles fait preuve dans la gestion de son réseau ; il faut voir quels sont les éléments qui, d'une administration à l'autre, peuvent fausser le parallèle.

Cependant M. Picard, dans son traité des chemins de fer, a trouvé un procédé qui permet de s'approcher aussi près que possible de la vérité et qui consiste à envisager ensemble les lignes de même trafic. Dans ce but, il a séparé celles de chaque réseau en groupes de même revenu et a comparé ces groupes entre eux. Il a constaté : 1° que sur les lignes de recette kilométrique inférieure à 5.000 francs, le coefficient moyen de l'Etat, de 1879 à 1883, était très inférieur à celui des compagnies, sauf de l'Orléans ; 2° que sur les lignes de recette kilométrique variable entre 5.000 et 10.000 francs, l'Etat avait encore un avantage sur le Lyon, le Nord et l'Est ; 3° que sur les lignes dont la recette était comprise entre 10.000 et 15.000 francs, l'Etat était dans les mêmes conditions que l'Ouest et que l'Est et l'emportait encore sur les autres ; seule la compagnie d'Orléans exploitait plus

économiquement. Mais, pour les lignes de recette supérieure à 25.000 francs, l'Etat se trouvait dans un état complet d'infériorité à cause du bien petit nombre qui pouvait les donner.

M. Pelletan, en 1890, dans son rapport sur le budget annexe des chemins de fer de l'Etat, a employé la même méthode que M. Picard. Il remarque que pour les lignes de trafic inférieur à 15,000 francs, l'Etat et les compagnies exploitant des longueurs à peu près égales, les moyennes ont une certaine valeur, mais que pour les lignes de trafic supérieur, surtout pour celles dont la recette dépasse 30,000 francs, l'Etat est placé dans une situation d'infériorité incontestable, cette catégorie de voies ferrées étant beaucoup plus restreinte sur son réseau que sur celui des compagnies. Il trouve, lui aussi, que sur les lignes dont le produit kilométrique est inférieur à 15,000 francs, l'Etat a l'avantage sur toutes les compagnies, l'Orléans excepté, mais que sur les autres, le coefficient d'exploitation y est plus élevé que sur le Nord, le Lyon, l'Orléans et l'Est et à peu près égal à celui du Midi et de l'Ouest.

Un peu plus tard, en 1894, M. Guillemet (1) s'est livré à un travail très minutieux consistant à diviser l'ensemble des voies ferrées exploitées en France en cinq groupes et à calculer pour chacun d'eux le rapport des dépenses aux recettes : le premier, formé des chemins de fer rappor-

(1) *Journal officiel ;* 1894. Documents parlementaires. Chambre; pp. 3120 et suivantes.

tant moins de 5,000 francs, le second des chemins de fer rapportant 5,000 à 10,000, le troisième, le quatrième et le cinquième de ceux rapportant de 10,000 à 15,000, de 15,000 à 25,000 et de 25,000 à 50,000. Nous croyons intéressant de reproduire le résultat des recherches de M. Guillemet sur le coefficient d'exploitation moyen de chaque groupe :

Recettes Kilométriques	ETAT		NORD		EST		OUEST		ORLÉANS		LYON		MIDI	
	NOMBRE de kilomètres	COEFFICIENT d'exploitation	NOMBRE de kilomètres	COEFFICIENT d'exploitation	NOMBRE de kilomètres	COEFFICIENT d'exploitation	NOMBRE de kilomètres	COEFFICIENT d'exploitation	NOMBRE de kilomètres	COEFFICIENT d'exploitation	NOMBRE de kilomètres	COEFFICIENT d'exploitation	NOMBRE de kilomètres	COEFFICIENT d'exploitation
Lignes de à 5.000 . .	326	144	52	129	355	192	1.096	122	855	108	1.002	129	220	150
» de 5.000 à 10.000 . .	678	95	395	94	942	100	900	84	1.232	87	1.688	104	343	114
» de 10.000 à 15.000 . .	557	91	876	63	491	83	603	84	872	78	740	80	514	76
» de 15.000 à 25.000 . .	869	67	4 2	60	643	69	680	67	1.306	64	1.107	70	508	66
» de 25.000 à 50.000 . .	206	54	482	57	1.013	55	1.165	57	1.253	53	1.563	56	849	52

Il découle clairement de ce tableau, d'une part que tous les coefficients décroissent au fur et à mesure que l'exploitation porte sur des lignes plus riches et d'autre part qu'ils sont à peu près les mêmes sur l'Etat que sur les réseaux des compagnies pour toutes les lignes d'un rendement inférieur à 50,000 francs. Malgré cela, il ne faudrait cependant pas oublier qu'il n'est tenu aucun compte des différences entre les régions desservies et qui se traduisent, par exemple, par une intensité dans le mouvement des transports très variable d'un réseau à l'autre ou bien encore par une population plus ou moins dense.

Citons, en dernier lieu, l'examen tout récent auquel s'est livré, en 1899, M. Colson, dans la revue des questions de transport (1), en groupant les lignes de mêmes recettes sur les réseaux du Midi, de l'Ouest, d'Orléans et de l'Etat et en déterminant la proportion des dépenses aux recettes sur chacun des groupes ainsi déterminés. Pour les lignes dont le rendement kilométrique est supérieur à 15,000 fr., il arrive à des résultats notablement différents de ceux de M. Guillemet, mais il établit toutefois que sur les lignes d'un revenu inférieur à cette somme, l'Etat dépense moins que les compagnies.

En résumé, les conséquences du coefficient d'exploitation doivent être tirées avec beaucoup de circonspection et, pour se former une opinion impartiale, il serait nécessaire de faire porter la comparaison sur des lignes d'un

(1) *Journal des transports*, nº du 3 novembre 1900, page 718.

tracé similaire, ayant la même circulation, comportant le même trafic, et rechercher les dépenses correspondantes ; c'est là un problème presque insoluble à raison de la foule des éléments divers dont dépend le rapport des dépenses aux recettes.

CONCLUSION

Arrivé au terme de notre étude, si nous dégageons le sens des propositions qu'elle renferme, nous devons constater qu'il revient à l'Etat le mérite d'avoir sauvé du malheur, par le rachat, les lignes d'intérêt secondaire concédées sous l'Empire à diverses petites compagnies dans la région du Sud-Ouest et du centre de la France. Seul capable de relever leur situation embarrassée, il n'a pas voulu, dans un but louable, que les actionnaires et les obligataires qui avaient versé leurs économies dans ces entreprises se vissent totalement évincés. Puis, par des échanges judicieux avec les compagnies voisines et par des constructions de nouvelles voies, il a peu à peu resserré les mailles du réseau incohérent dont il avait pris en main les intérêts et est arrivé à en former un ensemble harmonieux et bien délimité. S'inspirant de l'état de choses qui existait dans les compagnies, il a emprunté à ces dernières tous les principes et les détails de la nouvelle administration, réalisant ensuite des perfectionnements techniques assez nombreux et des réformes dans l'exploitation commerciale.

Nous sommes forcés de reconnaître que les résultats obtenus ont été inespérés et que le réseau d'Etat n'est ni

mieux, ni plus mal dirigé que les compagnies. Il a été d'ailleurs confié à des hommes ayant la même valeur et la même origine et il est exploité suivant les mêmes méthodes et les mêmes principes. C'est du reste l'opinion de M. Colson, auteur d'un grand crédit en matière de chemins de fer. « En fait, dit-il dans son ouvrage intitulé *Les Chemins de fer et le Budget* (1), tous ceux qui ont suivi de près l'administration des chemins de fer de l'Etat depuis qu'elle est sortie de la période des tâtonnements, reconnaissent que sa gestion ne le cède en rien, comme habileté et comme économie, à celle des grandes compagnies. »

Nous avons vu en effet qu'elle a développé dans des proportions vraiment considérables le mouvement des hommes et des choses dans la contrée que ses trains traversent et que ses recettes se sont accrues, d'année en année, d'un mouvement continu et régulier, en même temps que ses dépenses diminuaient.

L'expérience faite, en vingt-trois ans, de l'exploitation administrative, montre donc, sans qu'il soit nécessaire de l'expérimenter sur une plus grande échelle par le rachat de quelques compagnies, que les deux modes d'exploitation se valent. Mais nous admettrons que la juxtaposition du réseau d'Etat et des réseaux privés, comme elle existe dans le régime actuel, est la cause principale des progrès accomplis; elle crée un stimulant actif, une émulation bienfaisante et constitue un élément favorable à une

(1) *Les Chemins de fer et le Budget*, chapitre III, page 175.

perfection incessante dans la gestion des chemins de fer. Peut-être serait-il à craindre, si l'Etat devenait le seul maître des voies ferrées, que le même zèle ne fût pas déployé dans l'accomplissement de son œuvre ; ne se laisserait-il pas vaincre, dans son nouveau domaine d'action, par les deux grands défauts qui lui ont été si souvent reprochés, la routine et le formalisme ?

Concluons donc qu'il n'y a pas à regretter que le gouvernement de la République ait créé le réseau d'Etat et qu'il n'est pas à désirer qu'on le rétrocède soit à une compagnie nouvelle, soit à l'une quelconque des compagnies existantes.

Vu :
M. VIGNES.

Vu : *Le Doyen de la Faculté de Droit*
de l'Université de Dijon,
E. BAILLY.

Vu et permis d'imprimer,
Dijon, le 5 décembre 1901.
Le Recteur de l'Académie de Dijon,
Ch. ADAM,
Correspondant de l'Institut.

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION. 1

PREMIÈRE PARTIE

Historique de la formation et du développement du réseau d'Etat

CHAPITRE PREMIER. — Circonstances et débats qui précédèrent le vote de la loi de de rachat. 5

CHAPITRE II. — Caractère de la loi du 18 mai 1878 . . . 25

CHAPITRE III. — Grandes modifications apportées à la structure du réseau d'Etat par les conventions de 1883 et les actes postérieurs 29

SECTION I. — Modifications résultant des conventions de 1883 29

§ I. — Négociations préliminaires 29

§ II. — Enumération des lignes échangées 32

§ III. — Convention du 28 juin 1883 avec la compagnie d'Orléans 33

§ IV. — Convention du 17 juillet 1883 avec la compagnie de l'Ouest . . . . . .

SECTION II. — Modifications du réseau postérieures aux conventions de 1883 37

CHAPITRE IV. — Projets tendant à compléter le réseau d'Etat 41

APPENDICE. — Tramways de la Vendée. 43

ANNEXE A LA PREMIÈRE PARTIE. — Evaluation du capital d'établissement du réseau d'Etat 44

DEUXIÈME PARTIE

Etude de l'exploitation du réseau d'Etat

TITRE PREMIER. — *Exploitation administrative*

CHAPITRE PREMIER. — Administration proprement dite. 51
Section I. — Première période de l'organisation administrative. Régime des décrets du 25 mai 1878. 51
Section II. — Modifications apportées par le décret du 10 décembre 1895. 58
Section III. — Organisation des services. 65
CHAPITRE II. — Personnel et avantages qui lui sont faits. 69
Section I. — Effectif du personnel et traitements 69
Appendice. — Personnel militaire du réseau de l'Etat. . . 78
Section II. — Mesures prises en faveur du personnel. . . 79
Caisse des retraites. — § I. — Avantages divers consentis aux agents du réseau d'Etat. 79
§ II. — Caisse des Retraites 82

TITRE II. — *Exploitation technique*

CHAPITRE PREMIER. — Voie et bâtiments 92
CHAPITRE II. — Matériel roulant et traction 94
Section I. — Améliorations réalisées 94
Section II. — Effectif du matériel roulant. 98

TITRE III. — *Exploitation commerciale*

CHAPITRE PREMIER. — Service des trains. 105
CHAPITRE II. — Tarifs. 109
Section I. — Historique de la réforme opérée sur le réseau d'Etat, en 1880 114
Section II. — Economie de cette réforme 117
§ I. — Grande vitesse 117
§ II. — Petite vitesse 121
Section III. — Comparaison, dans leur application, des prix de transport des compagnies avec ceux des chemins de fer de l'Etat 128
§ I. — Tarifs des voyageurs. 130
§ II. — Tarifs des marchandises 133

CHAPITRE III. — Influence de la réforme des tarifs et progrès du trafic sur le réseau de l'Etat. 137
SECTION I. — Progrès du trafic de 1879 à 1890 139
SECTION II. — Mouvement des transports de 1892 à 1898. . 139
§ I — Mouvement des voyageurs 139
§ II. — Mouvement des marchandises 139

TITRE IV. — *Résultats financiers de l'exploitation du réseau d'Etat*

CHAPITRE PREMIER. — Difficultés exceptionnelles d'exploitation résultant des conventions de 1883 et des arrangements de 1886 avec les compagnies de l'Ouest et d'Orléans 150
SECTION I. — Règles générales communes aux trois réseaux de l'Ouest, d'Orléans et de l'Etat. 150
§ I. — De l'itinéraire légal 150
§ II. — Sanctions 154
SECTION II. — Dispositions spéciales au réseau d'Etat et à la compagnie de l'Ouest. 155
SECTION III. — Dispositions spéciales au réseau d'Etat et à la compagnie d'Orléans. 157
CHAPITRE II. — Etude du rendement annuel des chemins de fer de l'Etat et comparaison avec les grandes compagnies 162
SECTION I. — Notions préliminaires sur les principales causes d'infériorité du réseau de l'Etat par rapport aux autres réseaux 162
SECTION II. — Recettes, dépenses et coefficient d'exploitation du réseau d'Etat. 165
§ I. — Résultats de l'exploitation pendant la période décennale 1878-1888 166
§ II. — Résultats postérieurs à l'année 1888 et comparaison avec les compagnies. 179
Conclusion. 184